Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Quesito n° 6068 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28119	Il segnale raffigurato è posto in vicinanza di un cantiere stradale	VERO	
28120	Il segnale raffigurato indica la direzione obbligatoria per autotreni ed autoarticolati	VERO	
28121	Il segnale raffigurato viene installato per il periodo di durata dei lavori stradali	VERO	
28122	Il segnale raffigurato obbliga tutti i veicoli a proseguire diritto	FALSO	
28123	Il segnale raffigurato preavvisa una direzione consigliata	FALSO	
28124	Il segnale raffigurato consiglia a tutti i veicoli di seguire la direzione indicata dalla freccia	FALSO	

Quesito n° 6065 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28095	Il segnale raffigurato preannuncia una svolta obbligatoria a destra per gli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	VERO	

28096	Il segnale raffigurato vieta agli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate di proseguire diritto	VERO	
28097	Il segnale raffigurato preannuncia un divieto di svolta a sinistra per gli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
28098	Il segnale raffigurato preannuncia una svolta obbligatoria per i veicoli rappresentati nel segnale stesso	VERO	
28099	Il segnale raffigurato preannuncia che per gli autocarri è consigliato svoltare a destra	FALSO	
28100	Il segnale raffigurato preannuncia il divieto di svoltare a destra per i veicoli rappresentati in figura	FALSO	
28101	Il segnale raffigurato preannuncia un'area di parcheggio riservata agli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	FALSO	
28102	Il segnale raffigurato preannuncia una curva pericolosa a destra per gli autocarri in transito	FALSO	

Quesito n° 6072 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	**Testo domanda**	**Risposta Corretta**	**Immagine**
28148	Il segnale raffigurato indica il divieto di proseguire diritto agli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	VERO	

28149	Il segnale raffigurato indica il divieto di proseguire verso il centro agli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
28150	Il segnale raffigurato contiene un divieto di transito che si applica a una specifica categoria di veicoli	VERO	
28151	Il segnale raffigurato vieta a tutti i veicoli di proseguire diritto verso il centro durante le ore di maggior traffico	FALSO	
28152	Il segnale raffigurato indica il divieto di svoltare a destra agli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	FALSO	
28153	Il segnale raffigurato indica la direzione consigliata (diritto) agli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	FALSO	

Quesito n° 6067 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28111	Il segnale raffigurato consiglia ai veicoli rappresentati nel pannello di seguire la direzione indicata	VERO	
28112	Il segnale raffigurato preavvisa una deviazione consigliata per gli autotreni ed autoarticolati in transito	VERO	
28113	Il segnale raffigurato non è un segnale di obbligo	VERO	

28114	Il segnale raffigurato consiglia agli autotreni e agli autoarticolati la direzione per non attraversare il centro abitato	VERO	
28115	Il segnale raffigurato vieta la svolta a destra agli autotreni ed autoarticolati	FALSO	
28116	Il segnale raffigurato indica agli autocarri la direzione per il centro cittadino	FALSO	
28117	Il segnale raffigurato preannuncia l’obbligo di svoltare subito a destra per i veicoli rappresentati	FALSO	
28118	Il segnale raffigurato preavvisa agli autocarri di spostarsi sulla corsia di destra per superare un ostacolo	FALSO	

Quesito n° 6069 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28125	Il semaforo in figura regola la circolazione dei veicoli in servizio di linea per trasporto di persone	VERO	
28126	Quando è accesa la barra bianca orizzontale posta in alto, il semaforo in figura impone l'arresto ai veicoli in servizio di linea per trasporto di persone	VERO	
28127	Quando è accesa la barra bianca verticale posta in basso, il semaforo in figura consente di proseguire diritto ai veicoli di trasporto pubblico di persone	VERO	

28128	Il semaforo in figura è valido solo per i veicoli che marciano su rotaie (tram, treni)	FALSO	
28129	Il semaforo in figura regola un passaggio a livello senza barriere	FALSO	
28130	Il semaforo in figura regola il transito nei pontili per l'imbarco sulle navi traghetto	FALSO	
28131	Il semaforo in figura, con il triangolo giallo acceso, preavvisa lavori in corso sulla carreggiata	FALSO	

Quesito n° 6070 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28132	Il semaforo in figura può avere la luce bianca orizzontale accesa	VERO	
28133	Il semaforo in figura può avere la luce bianca verticale accesa	VERO	
28134	Il segnale luminoso in figura indica un semaforo per i veicoli di trasporto pubblico	VERO	
28135	Il semaforo in figura preannuncia lavori in corso	FALSO	

28136	Il semaforo in figura indica i possibili scambi dei binari tranviari	FALSO	
28137	Il semaforo in figura vale per i veicoli con targa militare	FALSO	

Quesito n° 6040 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27939	In presenza del segnale raffigurato occorre moderare la velocità per non rischiare che le merci trasportate si spostino, compromettendo la stabilità di marcia	VERO	
27940	In presenza del segnale raffigurato occorre moderare particolarmente la velocità se si è alla guida di una autocisterna carica	VERO	
27941	Il segnale raffigurato preannuncia un tratto di strada in cui è obbligatorio mettere le marce ridotte se il cambio di velocità ne è dotato	FALSO	
27942	Il segnale raffigurato non si incontra mai in autostrada	FALSO	
27943	Il segnale raffigurato preannuncia una serie di curve pericolose	FALSO	

Quesito n° 6041 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27944	In presenza del segnale raffigurato occorre moderare la velocità per non compromettere il confort di marcia delle persone trasportate	VERO	

27945	In presenza del segnale raffigurato occorre moderare la velocità per non rischiare che i passeggeri in piedi possano cadere o urtarsi tra loro	VERO	
27946	Il segnale raffigurato non si incontra mai in autostrada	FALSO	
27947	Il segnale raffigurato preannuncia una serie di curve pericolose	FALSO	
27948	In presenza del segnale raffigurato occorre far sedere tutti i passeggeri in piedi	FALSO	

Quesito n° 6042 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27949	In presenza del segnale raffigurato occorre moderare la velocità per non rischiare che le merci trasportate si spostino, compromettendo la stabilità di marcia	VERO	
27950	In presenza del segnale raffigurato occorre moderare particolarmente la velocità se si è alla guida di una autocisterna carica, soprattutto se non completamente piena	VERO	
27951	In presenza del segnale raffigurato occorre moderare particolarmente la velocità se si è alla guida di una autocisterna carica, ancor più se la strada è in forte pendenza	VERO	
27952	Il segnale raffigurato preannuncia un tratto di strada in cui è obbligatorio mettere le marce ridotte se il cambio di velocità ne è dotato	FALSO	

27953	Il segnale raffigurato non si incontra mai sulle strade di montagna	FALSO	
27954	Il segnale raffigurato preannuncia una curva pericolosa a sinistra	FALSO	
27955	Il segnale raffigurato impone il limite di velocità di 70 km/h ad autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	FALSO	

Quesito n° 6043 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27956	In presenza del segnale raffigurato occorre moderare la velocità per non compromettere il confort di marcia delle persone trasportate	VERO	
27957	In presenza del segnale raffigurato occorre moderare la velocità per non rischiare che i passeggeri in piedi possano cadere o urtarsi tra loro	VERO	
27958	In presenza del segnale raffigurato occorre far sedere tutti i passeggeri in piedi	FALSO	
27959	Il segnale raffigurato impone il limite di velocità di 70 km/h ad autobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	FALSO	
27960	Il segnale raffigurato non si incontra mai sulle strade di montagna	FALSO	

27961	Il segnale raffigurato preannuncia una curva pericolosa a sinistra	FALSO	

Quesito n° 6044 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27962	In presenza del segnale raffigurato bisogna evitare l'uso prolungato dei freni per non surriscaldarli	VERO	
27963	Se il veicolo ne è dotato, in presenza del segnale raffigurato può essere necessario l'inserimento del rallentatore	VERO	
27964	In presenza del segnale raffigurato, se si è alla guida di una autocisterna carica, è bene moderare la velocità e affrontare la discesa con molta prudenza	VERO	
27966	In presenza del segnale raffigurato, se si è alla guida di una autocisterna scarica e la pendenza è elevata, prima di affrontare la discesa è bene riempire la cisterna con acqua fino a metà serbatoio per stabilizzare il veicolo	FALSO	
27967	In presenza del segnale raffigurato si deve rallentare usando continuamente i freni per non danneggiare il cambio di velocità	FALSO	

Quesito n° 6045 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27968	In presenza del segnale raffigurato il conducente deve guidare con particolare attenzione per evitare che i freni, troppo sollecitati, si surriscaldino	VERO	
27969	Se il veicolo ne è dotato, in presenza del segnale raffigurato può essere necessario l'inserimento del rallentatore	VERO	

27971	In presenza del segnale raffigurato si deve rallentare usando continuamente i freni per non danneggiare il cambio di velocità	FALSO	

Quesito n° 6046 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27972	In presenza del segnale raffigurato, se si è alla guida di una autocisterna carica, è bene moderare la velocità e affrontare la salita con molta prudenza	VERO	
27973	In presenza del segnale raffigurato, se si è alla guida di una autocisterna scarica e la pendenza è elevata, prima di affrontare la salita è bene riempire la cisterna con acqua fino a metà serbatoio per stabilizzare il veicolo	FALSO	

Quesito n° 6047 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27974	In presenza del segnale raffigurato, il conducente deve prestare attenzione a non avvicinarsi troppo alla banchina perché, essendo alla guida di un veicolo molto pesante, la banchina potrebbe cedere	VERO	
27975	In presenza del segnale raffigurato, il conducente deve prestare attenzione a non avvicinarsi troppo alla banchina perché, essendo alla guida di un veicolo con baricentro alto, potrebbe rischiare di ribaltarsi	VERO	
27976	In presenza del segnale raffigurato, il conducente deve prestare particolare attenzione a non scagliare il pietrisco presente sulla carreggiata contro i pedoni	FALSO	

Quesito n° 6050 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27985	Il segnale raffigurato vieta ai veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, non adibiti al trasporto di persone, di sorpassare veicoli a motore	VERO	

27986	Il segnale raffigurato vieta ai veicoli per trasporto specifico, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate e non adibiti al trasporto di persone, di sorpassare veicoli a motore	VERO	
27987	In presenza del segnale raffigurato, i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate che trasportano merci non possono sorpassare i motocicli	VERO	
27988	Il segnale raffigurato non impone divieti ai conducenti di autobus, anche se alla guida di veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
27989	In assenza di altri divieti, il segnale raffigurato consente agli autocarri, di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, di sorpassare veicoli senza motore, se la manovra può compiersi entro la semicarreggiata	VERO	
27990	In assenza di altri divieti, in presenza del segnale raffigurato, gli autobus, anche se di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, possono sorpassare veicoli sia senza motore che a motore	VERO	
27991	In assenza di altri divieti, il segnale raffigurato consente agli autocarri, di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, di sorpassare veicoli a motore	VERO	
27992	In assenza di altri divieti, in presenza del segnale raffigurato, gli autobus, anche se di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, possono sorpassare gli autoarticolati	VERO	
27993	Il segnale raffigurato, con pannello integrativo indicante 5 tonnellate, vieta ai veicoli che trasportano merci, di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 tonnellate, di sorpassare veicoli a motore	VERO	
27994	Il segnale raffigurato consente ai veicoli ad uso speciale, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, di sorpassare veicoli a motore	FALSO	

27995	Il segnale raffigurato consente ai veicoli per trasporto di merci, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, di sorpassare autovetture	FALSO	
27996	In presenza del segnale raffigurato, i veicoli per trasporto di merci, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, possono sorpassare le autovetture se non oltrepassano la striscia longitudinale continua	FALSO	
27997	In presenza del segnale raffigurato, i veicoli per trasporto di merci, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, possono sorpassare gli autocaravan di massa complessiva a pieno carico inferiore a 3,5 tonnellate	FALSO	
27998	In presenza del segnale raffigurato, i veicoli per trasporto di merci, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, non possono sorpassare le biciclette, anche se la manovra può compiersi entro la semicarreggiata	FALSO	
27999	Il segnale raffigurato prescrive, ai veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate che trasportano persone, di non sorpassare i veicoli a motore	FALSO	
28000	Il segnale raffigurato, si riferisce ai conducenti di autobus di qualunque massa	FALSO	
28001	Il segnale raffigurato, non consente ai conducenti di veicoli ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, di sorpassare veicoli senza motore, anche se la manovra può compiersi entro la semicarreggiata	FALSO	
28002	In assenza di altri divieti, in presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, possono sorpassare veicoli senza motore anche invadendo la semicarreggiata opposta, se non è presente la striscia longitudinale continua	FALSO	
28003	In assenza di altri divieti, in presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autocarri di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, possono sorpassare altri veicoli a motore, ma solo se la manovra può compiersi entro la semicarreggiata	FALSO	

28004	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, non possono sorpassare altri veicoli a motore	FALSO	
28005	Il segnale raffigurato, integrato con pannello indicante 5 tonnellate, vieta il transito ai veicoli che trasportano merci se la loro massa complessiva a pieno carico supera le 5 tonnellate	FALSO	

Quesito n° 6051 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28006	In presenza del segnale raffigurato, i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate che trasportano merci, quando circolano fuori dei centri abitati su strada a 2 corsie a doppio senso, devono mantenere tra di loro una distanza di almeno 100 metri	VERO	
28007	In presenza del segnale raffigurato, i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate che trasportano merci non possono sorpassare le autovetture	VERO	
28008	In presenza del segnale raffigurato, i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate che trasportano merci non possono sorpassarsi tra di loro	VERO	
28010	In presenza del segnale raffigurato, il conducente di un'autobetoniera, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, non può sorpassare un ciclomotore	VERO	
28011	In presenza del segnale raffigurato il conducente di un autogru, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, non può sorpassare un motociclo anche se la manovra può compiersi entro la semicarreggiata	VERO	
28012	Il segnale raffigurato con pannello integrativo indicante 5 tonnellate, vieta ai mezzi d’opera di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 tonnellate di sorpassare veicoli a motore	VERO	

28013	In presenza del segnale raffigurato, il conducente di un'autobetoniera, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, può sorpassare un’autovettura	FALSO	
28014	In presenza del segnale raffigurato, il conducente di un'autogru, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, può sorpassare un motociclo	FALSO	
28015	In assenza di altri divieti, in presenza del segnale raffigurato integrato con pannello indicante 5 tonnellate, i conducenti di mezzi d’opera di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 tonnellate possono sorpassare altri veicoli a motore che procedono lentamente	FALSO	
28016	In presenza del segnale raffigurato, i veicoli per trasporto di merci, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, quando circolano fuori dei centri abitati su strada a 2 corsie per ogni senso di marcia, devono mantenere tra di loro una distanza di almeno 100 metri	FALSO	

Quesito n° 6049 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27981	Il segnale raffigurato può essere posto su tratti di strada dove è difficoltoso il sorpasso e vi è presenza di molti veicoli pesanti	VERO	
27982	Il segnale raffigurato può essere posto su un tratto di strada dove non si vuole che troppi veicoli pesanti transitino contemporaneamente su un'opera d'arte (ad esempio su un viadotto)	VERO	
27983	Il segnale raffigurato è un obbligo per le autovetture e non per gli autobus o per i veicoli di massa complessiva a pieno carico oltre 3,5 tonnellate	FALSO	
27984	Il segnale raffigurato fissa un limite massimo al numero di veicoli che possono transitare su un'opera d'arte (ad esempio su un viadotto)	FALSO	

Quesito n° 6053 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

28019	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito agli autocarri	VERO	
28020	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito alle autocaravan	VERO	
28021	Il segnale raffigurato vieta il transito anche agli autobus di massa a pieno carico inferiore a 3,5 tonnellate	VERO	
28022	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito agli autobus turistici	FALSO	
28023	Il segnale raffigurato segnala una corsia riservata agli autobus	FALSO	
28024	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito agli scuolabus	FALSO	

Quesito n° 6054 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28025	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli adibiti al trasporto di cose con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
28026	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di autobus di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate	VERO	

28027	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di autocarri con massa a pieno carico inferiore a 3,5 tonnellate	VERO	
28028	Il segnale raffigurato vieta il transito a tutti gli autocarri carrozzati con furgone chiuso	FALSO	
28029	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito a tutti gli autocarri carrozzati con cassone aperto	FALSO	
28030	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate destinati al trasporto di persone	FALSO	

Quesito n° 6055 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28031	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di autocarri con massa complessiva a pieno carico pari a 5 tonnellate	VERO	
28032	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito agli autobus	VERO	
28033	In presenza del segnale raffigurato è vietato il transito di autocarri se sulla carta di circolazione è indicata una massa a pieno carico superiore a 6,5 tonnellate	VERO	
28034	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli di massa superiore a 6,5 tonnellate destinati al trasporto di persone	FALSO	

28035	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito agli autoveicoli ad uso speciale di massa superiore a 6,5 tonnellate	FALSO	
28036	Il segnale raffigurato vieta il transito di autobus di massa complessiva superiore a 10 tonnellate	FALSO	
28037	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito agli autocarri di massa pari a 7,5 tonnellate, quando circolano completamente scarichi	FALSO	

Quesito n° 6056 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28038	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di un autoveicolo trainante un carrello-appendice	VERO	
28039	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli a motore trainanti un rimorchio	VERO	
28040	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito agli autosnodati	VERO	
28041	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di un autoarticolato, se circola scarico	FALSO	
28042	Il segnale raffigurato vale soltanto per i veicoli adibiti al trasporto di merci	FALSO	

28043	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito ad un autocarro che traina un rimorchio per imbarcazione	FALSO	

Quesito n° 6058 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28049	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli che trasportano esplosivi	VERO	
28050	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli che trasportano prodotti facilmente infiammabili	VERO	
28051	Il segnale raffigurato prescrive di fare attenzione al transito di veicoli che trasportano esplosivo	FALSO	
28052	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito ai veicoli che trasportano prodotti facilmente infiammabili, purché non esplosivi	FALSO	
28053	In presenza del segnale raffigurato è consentito il traino di veicoli che trasportano prodotti facilmente infiammabili	FALSO	

Quesito n° 6059 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28054	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli che trasportano sostanze che possono contaminare l'acqua	VERO	
28055	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di autoveicoli che trasportano merci pericolose che non contaminino l’acqua	VERO	

28056	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito alle autocisterne che trasportano acqua	VERO	
28057	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di rimorchi che trasportano sostanze che possono contaminare l'acqua, purché la motrice sia scarica	FALSO	
28058	Il segnale raffigurato preannuncia una zona soggetta ad allagamento	FALSO	
28059	Il segnale raffigurato vieta il transito alle autocisterne vuote	FALSO	

Quesito n° 6060 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28063	Il segnale raffigurato deve essere rispettato anche dai conducenti di complessi di veicoli	VERO	
28064	Il segnale raffigurato deve essere rispettato solo dai conducenti di veicoli adibiti al trasporto di cose	FALSO	
28065	Il segnale raffigurato obbliga un veicolo a distanziare quello che lo segue di almeno 10 metri	FALSO	
28066	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di un autocarro lungo 9 metri che traina un rimorchio leggero, anche se agganciati superano la lunghezza di 10 metri	FALSO	

28067	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito a tutti gli autosnodati per trasporto di persone	FALSO	
28060	Il segnale raffigurato vieta il transito a veicoli di lunghezza superiore a quella indicata	VERO	
28061	Il segnale raffigurato deve essere rispettato anche dai conducenti di autobus	VERO	
28062	Il segnale raffigurato vige anche di notte	VERO	

Quesito n° 6061 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28068	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli aventi una massa effettiva superiore a quella indicata	VERO	
28069	Il segnale raffigurato, integrato con apposito pannello, può vietare il transito contemporaneo di più veicoli	VERO	
28070	Il segnale raffigurato ha valore anche nei confronti degli autocarri che trasportano derrate alimentari	VERO	
28071	Il segnale raffigurato fa riferimento alla massa del veicolo al momento del transito	VERO	

28072	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito ai veicoli il cui asse più caricato ha massa superiore a quella indicata	FALSO	
28073	Nei centri abitati, il segnale raffigurato vige dalle ore 8.00 alle ore 20.00	FALSO	
28074	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di autobus di massa superiore a 7 tonnellate	FALSO	
28075	Il segnale raffigurato vieta il transito a tutti i veicoli aventi una massa complessiva a pieno carico superiore a 7 tonnellate, senza tener conto della loro massa al momento del transito	FALSO	

Quesito n° 6062 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28076	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli aventi sull'asse più caricato una massa effettiva superiore a quella indicata	VERO	
28077	In presenza del segnale raffigurato è consentito il transito di autocarri aventi massa effettiva per asse di 2,5 tonnellate	VERO	
28078	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli aventi una massa effettiva per asse superiore a 2,5 tonnellate	VERO	
28079	Il segnale raffigurato fa riferimento alla massa gravante sull'asse al momento del transito	VERO	

28080	Il segnale raffigurato vieta il transito agli autocarri di massa complessiva superiore a quella indicata	FALSO	
28081	Il segnale raffigurato vale solo per autoveicoli con ruote gemellate	FALSO	
28082	Il segnale raffigurato vieta il transito a tutti i veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore a 2,5 tonnellate	FALSO	

Quesito n° 6063 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28083	In presenza del segnale raffigurato un autotreno di massa pari a 44 tonnellate può sorpassare un'autovettura	VERO	
28084	In presenza del segnale raffigurato un autocarro può sorpassare un autobus	VERO	
28085	Il segnale raffigurato indica la fine del divieto di sorpasso per veicoli merci di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
28086	In presenza del segnale raffigurato è vietato il transito degli autotreni, autosnodati, autoarticolati	FALSO	
28087	In presenza del segnale raffigurato le autovetture devono sorpassare gli autocarri sulla corsia di destra	FALSO	

28088	Il segnale raffigurato non vale per gli autocarri di massa complessiva pari o superiore a 7 tonnellate	FALSO	

Quesito n° 6057 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28044	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli che trasportano merci pericolose	VERO	
28045	Il segnale raffigurato vieta il transito alle autocisterne che trasportano benzina	VERO	
28046	Il segnale raffigurato vieta il transito agli autocarri telonati	FALSO	
28047	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli che trasportano merci deperibili	FALSO	
28048	Il segnale raffigurato vieta il transito ai veicoli con furgone frigorifero	FALSO	

Quesito n° 6064 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28089	Il segnale raffigurato vieta il transito ad autotreni ed autoarticolati	VERO	
28090	In presenza del segnale raffigurato è vietato il transito alle categorie di veicoli rappresentati in figura	VERO	

28091	Il segnale raffigurato indica che possono transitare tutti i veicoli, esclusi quelli delle categorie rappresentate in figura	VERO	
28092	Il segnale raffigurato indica un itinerario obbligatorio per gli autoveicoli delle categorie rappresentate in figura	FALSO	
28093	Il segnale raffigurato preannuncia un parcheggio per autocarri ed autotreni	FALSO	
28094	Il segnale raffigurato vieta il transito agli autosnodati	FALSO	

Quesito n° 6248 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30517	Il simbolo raffigurato è posto sul comando di accensione dei proiettori anabbaglianti	VERO	
30518	Il simbolo raffigurato è posto su una spia a luce verde	VERO	
30519	Il simbolo raffigurato è posto su una spia a luce blu	FALSO	
30520	Il simbolo raffigurato segnala l’accensione della luce posteriore per nebbia	FALSO	

30521	Il simbolo raffigurato è posto sulla spia dei proiettori abbaglianti accesi	FALSO	
30522	Il simbolo raffigurato segnala l'accensione delle luci di posizione	FALSO	

Quesito n° 6258 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30566	Il simbolo rappresentato in figura si trova sul comando di accensione del dispositivo antiappannamento del parabrezza anteriore	VERO	
30567	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore giallo ambra	VERO	
30568	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore rosso	FALSO	
30569	Quando la spia contraddistinta dal simbolo in figura è accesa, ciò indica il malfunzionamento del dispositivo antiappannamento	FALSO	

Quesito n° 6259 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30570	Il simbolo rappresentato in figura si trova sul comando di accensione delle luci fendinebbia posteriori	VERO	
30571	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore giallo ambra	VERO	

30572	Il simbolo rappresentato in figura si trova sul comando di accensione delle luci fendinebbia anteriori	FALSO	
30573	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore verde	FALSO	

Quesito n° 6260 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30574	Il simbolo rappresentato in figura si trova sul comando di accensione delle luci fendinebbia anteriori	VERO	
30575	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore verde	VERO	
30576	Il simbolo rappresentato in figura si trova sul comando di accensione delle luci fendinebbia posteriori	FALSO	
30577	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore rosso	FALSO	

Quesito n° 6030 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27813	Il pannello in figura segnala veicoli adibiti al trasporto di una specifica merce pericolosa secondo l’ADR	VERO	
27814	Il pannello in figura deve essere fissato davanti e dietro al veicolo che trasporta una specifica merce pericolosa secondo l’ADR	VERO	

27815	Il pannello in figura deve essere di tipo omologato	VERO	
27816	Il numero in basso indicato sul pannello in figura segnala il tipo di merce pericolosa trasportata	VERO	
27817	Il numero in alto indicato sul pannello in figura segnala il tipo di pericolo connesso alla merce pericolosa trasportata	VERO	
27818	Il pannello in figura deve essere retroriflettente	VERO	
27819	I veicoli che trasportano merci pericolose, qualora trasportino più materie pericolose in compartimenti distinti di una stessa cisterna, devono avere lateralmente gli appositi pannelli arancioni retroriflettenti indicanti, ciascuno, le singole materie trasportate (esempio in figura)	VERO	
27820	Il pannello in figura è collocato posteriormente agli autoveicoli aventi lunghezza uguale o superiore a 7 metri	FALSO	
27821	Il pannello in figura è collocato posteriormente agli autoarticolati per segnalare carichi sporgenti pericolosi	FALSO	
27822	Il pannello in figura è collocato posteriormente agli autotreni di massa complessiva a pieno carico superiore a 33 tonnellate	FALSO	
27823	Il pannello in figura segnala gli autoveicoli adibiti ai trasporti ATP (trasporti di merci a temperatura controllata)	FALSO	

27824	Il pannello in figura è collocato posteriormente agli autoveicoli adibiti a trasporti eccezionali di manufatti in calcestruzzo	FALSO	
27825	I veicoli che trasportano merci pericolose, qualora trasportino più materie pericolose in compartimenti distinti di una stessa cisterna, devono avere posteriormente più pannelli arancioni retroriflettenti indicanti, ciascuno, le singole materie trasportate (esempio in figura)	FALSO	
27826	Il pannello in figura segnala gli autoveicoli adibiti al trasporto di medicinali	FALSO	

Quesito n° 6036 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27907	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono ridurre sensibilmente la velocità per evitare eccessive sollecitazioni al carico trasportato	VERO	
27908	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono adeguare la velocità alle condizioni della strada e del carico trasportato	VERO	
27909	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono fare particolare attenzione alle deformazioni della strada che possono danneggiare il carico se affrontate ad una velocità non adeguata	VERO	
27910	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono considerare che le deformazioni della strada, se affrontate ad alta velocità, possono provocare sbandamenti pericolosi	VERO	
27911	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono considerare che le deformazioni della strada, se affrontate ad alta velocità, possono provocare la caduta o lo spostamento del carico	VERO	

27912	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano liquidi in cisterna devono moderare particolarmente la velocità per ridurre al minimo il fenomeno dello "sbattimento"	VERO	
27913	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che viaggiano a pieno carico devono ridurre sensibilmente la velocità per evitare eccessive sollecitazioni agli organi di sospensione	VERO	
27914	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che viaggiano a pieno carico devono ridurre sensibilmente la velocità per evitare eccessive sollecitazioni agli pneumatici	VERO	
27915	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che viaggiano a pieno carico devono ridurre sensibilmente la velocità per evitare eccessive sollecitazioni agli organi di sterzo	VERO	
27916	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci non possono effettuare manovre di sorpasso	FALSO	
27917	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono moderare la velocità solo se trasportano liquidi	FALSO	
27918	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono moderare la velocità solo se temono che il carico non sia ben fissato	FALSO	
27919	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci ben fissate e ancorate non devono ridurre la velocità se viaggiano entro i limiti massimi generali di velocità	FALSO	
27920	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono considerare che la deformazione della strada comporta una riduzione della velocità esclusivamente in caso di pioggia	FALSO	

27921	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono considerare che la deformazione della strada comporta una riduzione della velocità unicamente in caso di neve	FALSO	
27922	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono considerare che la deformazione della strada comporta una riduzione della velocità solamente in caso di vento forte	FALSO	
27923	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di veicoli pesanti che trasportano merci devono considerare che la deformazione della strada non comporta una riduzione della velocità quando il vano di carico è pieno per metà	FALSO	
27924	Le cisterne sono gli unici veicoli per trasporto di merci per i quali il segnale in figura non comporta particolare pericolo	FALSO	
27925	In presenza del segnale raffigurato, una cisterna carica per metà deve circolare a velocità superiore di circa il 20% rispetto una cisterna carica al 90%	FALSO	

Quesito n° 6037 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27926	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autobus devono ridurre sensibilmente la velocità per evitare eccessive sollecitazioni ai passeggeri	VERO	
27927	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autobus devono ridurre sensibilmente la velocità per evitare cadute dei passeggeri, soprattutto se viaggiano in piedi	VERO	
27928	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autobus devono ridurre sensibilmente la velocità per non peggiorare il confort di marcia dei passeggeri	VERO	

27929	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autobus devono ridurre sensibilmente la velocità per evitare urti tra i passeggeri, soprattutto se viaggiano in piedi	VERO	
27930	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autobus devono chiedere ai passeggeri di slacciare le cinture di sicurezza per evitare che eventuali sobbalzi causino traumi all'addome o al petto	FALSO	
27931	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autobus devono dare un annuncio via microfono a tutti i passeggeri del sopraggiungente pericolo	FALSO	
27932	In presenza del segnale raffigurato, i conducenti di autobus devono accelerare per passare il tratto di strada nel minor tempo possibile	FALSO	

Quesito n° 6038 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27933	Se il segnale raffigurato presegnala un dosso artificiale occorre moderare la velocità per non rischiare di danneggiare le merci trasportate	VERO	
27934	Il segnale raffigurato vieta il transito agli autoarticolati	FALSO	
27935	Il segnale raffigurato impone un limite di velocità di 50 km/h	FALSO	

Quesito n° 6039 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27936	Se il segnale raffigurato presegnala un dosso artificiale occorre moderare la velocità per non compromettere il confort di marcia delle persone trasportate	VERO	

27937	Il segnale raffigurato vieta il transito degli autosnodati	FALSO	
27938	Il segnale raffigurato impone un limite di velocità di 30 km/h	FALSO	

Quesito n° 6250 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30530	Il simbolo raffigurato indica un dispositivo da usare in casi di emergenza	VERO	
30531	Il simbolo raffigurato indica il comando che aziona il segnale mobile di pericolo	FALSO	
30532	Il simbolo raffigurato è posto sulla spia di freno di stazionamento inserito	FALSO	
30533	Il simbolo raffigurato indica un dispositivo che si accende automaticamente in caso di urto	FALSO	
30534	Il simbolo raffigurato è posto su una spia a luce rossa fissa	FALSO	
30527	Il simbolo raffigurato indica il comando per azionare la segnalazione luminosa di pericolo	VERO	

30528	Il simbolo raffigurato è posto sul comando che provoca l'accensione contemporanea di tutti gli indicatori di direzione	VERO	
30529	Il simbolo raffigurato è posto su una spia di colore rosso	VERO	

Quesito n° 6249 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30523	Il simbolo raffigurato indica il comando degli indicatori di direzione	VERO	
30524	Il simbolo raffigurato è posto su una spia a luce verde	VERO	
30525	Il simbolo raffigurato è posto su una spia di colore giallo	FALSO	
30526	Il simbolo raffigurato indica il comando per accendere le luci di posizione	FALSO	

Quesito n° 6251 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30535	Il simbolo mostrato in figura si trova sul comando del tergicristallo	VERO	
30536	Per il simbolo rappresentato in figura non è prevista una spia luminosa	VERO	

30537	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore giallo ambra	FALSO	
30538	Il simbolo mostrato in figura si trova sul comando di accensione del proiettore fendinebbia	FALSO	

Quesito n° 6252 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30539	Il simbolo mostrato in figura si trova sul comando dell’avvisatore acustico	VERO	
30540	Il simbolo rappresentato in figura non si trova su una spia luminosa	VERO	
30541	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore giallo ambra	FALSO	
30542	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore rosso	FALSO	

Quesito n° 6253 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30543	Il simbolo rappresentato in figura indica che si sta utilizzando la riserva di carburante	VERO	
30544	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore giallo ambra	VERO	

30545	Il simbolo rappresentato in figura si accende sulla spia che indica un guasto all'impianto di alimentazione	FALSO	
30546	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia a luce lampeggiante rossa	FALSO	
30547	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore verde	FALSO	

Quesito n° 6254 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30548	Il simbolo rappresentato in figura indica l’eccessiva temperatura del liquido di raffreddamento	VERO	
30549	Il simbolo rappresentato si trova su una spia luminosa di colore rosso	VERO	
30550	Quando la spia contraddistinta dal simbolo in figura è accesa, si deve arrestare il veicolo il prima possibile per evitare danni al motore	VERO	
30551	Il simbolo rappresentato in figura indica una temperatura del liquido di raffreddamento troppo bassa	FALSO	
30552	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore giallo ambra	FALSO	

30553	Quando la spia contraddistinta dal simbolo in figura è accesa, si può proseguire fino all’officina più vicina, purché non disti oltre 50 chilometri	FALSO	

Quesito n° 6261 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30578	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata da un difettoso funzionamento del termometro	VERO	
30579	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata dall’insufficiente quantità di liquido nel circuito	VERO	
30580	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata dalla rottura della pompa dell’impianto	VERO	
30581	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata dalla rottura della cinghia trapezoidale	VERO	
30582	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata dal difettoso funzionamento del termostato	VERO	
30583	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata dal difettoso funzionamento della ventola	VERO	
30584	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata dal surriscaldamento dei freni	FALSO	

30585	L’accensione della spia indicata in figura, è in genere causata dal sovraccarico del veicolo	FALSO	
30586	L’accensione della spia indicata in figura, può essere provocata dall’uso prolungato del veicolo a velocità costante	FALSO	
30587	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata dalla mancanza dell’olio del cambio	FALSO	
30588	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata dall’uso di antigelo esausto nel liquido di raffreddamento	FALSO	
30589	L’accensione della spia indicata in figura, può essere causata dal malfunzionamento dell’impianto di condizionamento del veicolo	FALSO	

Quesito n° 6071 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28138	La segnaletica in figura indica una zona per la fermata degli autobus in servizio pubblico di linea	VERO	
28139	La segnaletica in figura indica lo spazio per la fermata di autobus e filobus in servizio pubblico di linea	VERO	
28140	La striscia gialla a zig zag della segnaletica in figura serve agli autobus per facilitare la manovra di accostamento e per ripartire	VERO	

28141	La segnaletica in figura vieta la sosta, ma non la fermata, anche nelle parti di strada individuate dalla striscia gialla a zig zag	VERO	
28142	La segnaletica in figura indica uno spazio per la fermata di autosnodati in servizio pubblico di linea	VERO	
28143	La segnaletica in figura indica uno spazio riservato anche alla sosta dei taxi	FALSO	
28144	La segnaletica in figura non consente la circolazione alle autovetture all’interno dell’area demarcata	FALSO	
28145	La segnaletica in figura non consente la sosta da 20 metri prima a 20 metri dopo della striscia gialla a zig zag	FALSO	
28146	La segnaletica in figura vieta agli autocarri di circolare all’interno dell'area demarcata	FALSO	
28147	La segnaletica in figura può anche essere realizzata con strisce di colore azzurro per autobus di linee regionali	FALSO	

Quesito n° 6247 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	**Testo domanda**	**Risposta Corretta**	**Immagine**
30511	Il simbolo raffigurato è posto sul comando di accensione dei proiettori di profondità	VERO	

30512	Il simbolo raffigurato è posto su una spia a luce blu	VERO	
30513	Il simbolo raffigurato è posto su una spia a luce verde	FALSO	
30514	Il simbolo raffigurato è posto sul comando di accensione dei proiettori anabbaglianti	FALSO	
30515	Il simbolo raffigurato segnala l'accensione della luce posteriore per nebbia	FALSO	
30516	Il simbolo raffigurato ricorda al conducente che deve spegnere le luci di posizione	FALSO	

Quesito n° 6052 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28017	Il segnale raffigurato indica un’area di parcheggio vietata agli autobus	VERO	
28018	Il segnale raffigurato indica un’area di parcheggio riservata agli autobus	FALSO	

Quesito n° 6255 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30554	Quando la spia contraddistinta dal simbolo in figura è accesa, significa che la batteria non si sta ricaricando	VERO	

30555	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore rosso	VERO	
30556	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore blu	FALSO	
30557	Quando la spia contraddistinta dal simbolo in figura è accesa, significa che la batteria è completamente scarica	FALSO	

Quesito n° 6256 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30558	Quando la spia contraddistinta dal simbolo in figura è accesa, significa che non vi è sufficiente pressione nel circuito di lubrificazione del motore	VERO	
30559	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore rosso	VERO	
30560	Quando la spia contraddistinta dal simbolo in figura è accesa, significa che il livello dell’olio è eccessivo	FALSO	
30561	Quando la spia contraddistinta dal simbolo in figura è accesa, significa che l’olio ha raggiunto una temperatura critica	FALSO	

Quesito n° 6263 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30603	L’accensione della spia indicata in figura, è determinata dalla scarsa pressione dell’olio nel circuito di lubrificazione	VERO	

30604	L’accensione della spia indicata in figura, può indicare il difettoso funzionamento della pompa ad ingranaggi	VERO	
30605	L’accensione della spia indicata in figura, può essere determinata dall’insufficiente quantitativo di olio nel circuito	VERO	
30606	In caso di accensione della spia indicata in figura, si deve verificare il livello dell’olio mediante l’apposita astina	VERO	
30607	L’accensione della spia indicata in figura, può essere determinata dalla mancata sostituzione dell’olio stesso alla scadenza programmata	FALSO	
30609	In caso di accensione della spia indicata in figura, bisogna aumentare il numero di giri del motore per aumentare la pressione del lubrificante all'interno del circuito	FALSO	
30610	L’accensione della spia indicata in figura, indica che si può continuare la marcia fino alla prima officina meccanica, purché disti meno di duecento chilometri	FALSO	

Quesito n° 6257 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	**Testo domanda**	**Risposta Corretta**	**Immagine**
30562	Il simbolo rappresentato in figura segnala che il conducente o un passeggero non hanno indossato la cintura di sicurezza	VERO	
30563	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore rosso	VERO	

30564	La spia contraddistinta dal simbolo in figura, quando è accesa, indica il malfunzionamento delle cinture di sicurezza	FALSO	
30565	Il simbolo rappresentato in figura si trova su una spia luminosa di colore verde	FALSO	

Quesito n° 6003 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27537	Il regolamento 561/2006/CE si applica al trasporto su strada di cose, effettuato con veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
27538	Il regolamento 561/2006/CE si applica al trasporto su strada di passeggeri effettuato con veicoli atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente	VERO	
27539	Il regolamento 561/2006/CE si applica ad alcuni trasporti su strada effettuati all'interno dell'Unione Europea	VERO	
27540	Il regolamento 561/2006/CE si applica ad alcuni trasporti su strada effettuati fra l'Unione Europea e i Paesi dello Spazio economico europeo	VERO	
27541	Il regolamento 561/2006/CE si applica al trasporto su strada di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate	FALSO	
27542	Il regolamento 561/2006/CE si applica al trasporto su strada di passeggeri effettuato con taxi o autobus	FALSO	
27543	Il regolamento 561/2006/CE si applica anche al trasporto su ferrovia	FALSO	
27544	Il regolamento 561/2006/CE si applica ai veicoli destinati al trasporto di cose, ma non a quelli adibiti al trasporto di persone	FALSO	

Quesito n° 6004 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27545	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di guida giornaliero, di norma, non deve superare le nove ore	VERO	
27546	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di guida giornaliero può essere esteso fino a dieci ore, non più di due volte nell'arco della settimana	VERO	
27548	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di guida giornaliero può essere al massimo di otto ore	FALSO	
27549	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di guida giornaliero, di norma, è di nove ore consecutive	FALSO	
27550	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di guida giornaliero può essere di undici ore, per non più di due volte in una settimana	FALSO	
27551	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di guida giornaliero può essere esteso a dodici ore, purché intervallato da almeno tre interruzioni di guida di quarantacinque minuti	FALSO	

Quesito n° 6005 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27552	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di riposo giornaliero regolare è di almeno undici ore	VERO	
27553	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di riposo giornaliero ridotto è di almeno nove ore non più di tre volte la settimana	VERO	
27554	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, è vietato guidare per più di sei giorni consecutivi	VERO	
27555	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, non si possono effettuare più di tre periodi di riposo giornaliero ridotto, tra due periodi di riposo settimanale	VERO	
27556	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di riposo giornaliero regolare è di almeno nove ore	FALSO	

27557	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di riposo giornaliero deve essere pari al periodo di guida giornaliero	FALSO	
27558	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di riposo giornaliero regolare è di otto ore	FALSO	
27559	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di riposo giornaliero è un periodo durante il quale il conducente non può disporre liberamente del proprio tempo	FALSO	
27560	Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006/CE, il periodo di riposo giornaliero ridotto è quarantacinque minuti ogni quattro ore e mezza di guida	FALSO	

Quesito n° 6006 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27561	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il periodo di riposo settimanale regolare è di almeno 45 ore	VERO	
27562	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il periodo di riposo settimanale ridotto debba essere recuperato	VERO	
27563	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il periodo di riposo settimanale ridotto abbia una durata minima di 24 ore ininterrotte	VERO	
27564	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il periodo di riposo settimanale possa essere di tipo regolare o ridotto	VERO	
27565	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il periodo di riposo settimanale regolare sia di almeno 30 ore	FALSO	
27566	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il periodo di riposo settimanale ridotto sia al massimo di 24 ore continuative	FALSO	
27567	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il periodo di riposo settimanale regolare non possa essere inferiore a 90 ore	FALSO	
27568	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il conducente, a fronte di indennità in denaro, possa rinunciare al periodo di riposo settimanale	FALSO	

Quesito n° 6007 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27569	I tempi di disponibilità sono quelli nei quali il conducente, pur non dovendo necessariamente rimanere sul posto di lavoro, deve tenersi a disposizione per poter prontamente riprendere il lavoro	VERO	
27570	I periodi di permanenza a bordo del veicolo a fianco di un altro conducente (multipresenza) sono considerati tempi di disponibilità	VERO	
27572	I tempi di disponibilità sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	VERO	
27573	I periodi di tempo impiegati per la piccola manutenzione del veicolo sono considerati "altri lavori"	VERO	
27574	I tempi definiti "altri lavori" sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	FALSO	
27575	I tempi definiti "altri lavori" sono considerati tempi di guida	FALSO	
27576	I tempi di disponibilità sono quelli durante i quali il conducente può disporre liberamente del proprio tempo	FALSO	
27577	I periodi di tempo impiegati per la pulizia del veicolo son considerati "tempi di disponibilità"	FALSO	
27578	I tempi definiti "altri lavori" sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	FALSO	

Quesito n° 6008 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27579	L'impresa di trasporto non può promettere premi in denaro al conducente basati sulla maggior percorrenza chilometrica	VERO	
27580	Il conducente è corresponsabile per le infrazioni al regolamento 561/2006/CE, anche se commesse alla guida di un veicolo di proprietà dell'impresa	VERO	
27581	L'impresa di trasporto non deve incoraggiare i propri conducenti a violare le disposizioni in materia di tempi di guida e di riposo	VERO	
27582	L'impresa di trasporto può decurtare lo stipendio al conducente che si rifiuti di guidare per più di 10 ore al giorno	FALSO	
27583	L'impresa di trasporto non risponde delle violazioni al codice della strada commesse, durante il lavoro, dai conducenti alle proprie dipendenze cui abbia fornito istruzioni in contrasto con il regolamento 561/2006/CE, perché tale responsabilità è esclusivamente del conducente	FALSO	
27584	L'impresa di trasporto non è responsabile per le violazioni alla normativa in materia di tempi di guida e di riposo commesse, durante il lavoro, dai conducenti alle proprie dipendenze quando sono all'estero	FALSO	

Quesito n° 6009 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27585	Il regolamento 561/2006/CE prevede che, al fine di salvaguardare la sicurezza delle persone e delle cose trasportate, il conducente possa superare i tempi massimi di guida prescritti solo per raggiungere un luogo di sosta appropriato	VERO	
27586	Il conducente che deroga alla durata massima della guida al fine di raggiungere un luogo di sosta appropriato, deve annotarne i motivi sul foglio di registrazione o sul retro della stampa giornaliera (ticket)	VERO	
27587	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il conducente possa superare i tempi massimi di guida prescritti per raggiungere il proprio domicilio	FALSO	
27588	Il regolamento 561/2006/CE prevede che il conducente possa superare i tempi massimi di guida prescritti per raggiungere il deposito dell'impresa proprietaria del veicolo	FALSO	

Quesito n° 6010 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

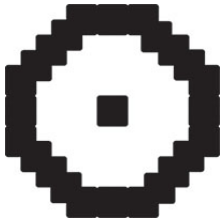
Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27589	Secondo il regolamento 561/2006/CE, per "interruzione" si intende ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni	VERO	
27590	Secondo il regolamento 561/2006/CE, per "riposo" si intende ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo	VERO	
27591	Secondo il regolamento 561/2006/CE, il "tempo di disponibilità" comprende il tempo di attesa sul posto di lavoro e la multipresenza	VERO	
27592	Secondo il regolamento 561/2006/CE, per "interruzione" si intende ogni fermata effettuata con il veicolo durante la giornata lavorativa	FALSO	
27593	Secondo il regolamento 561/2006/CE, per "disponibilità" si intende l'assenso del lavoratore a svolgere mansioni al di fuori del normale orario di lavoro	FALSO	

Quesito n° 6011 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27594	Il regolamento 561/2006/CE stabilisce che il periodo massimo di guida settimanale è di cinquantasei ore	VERO	
27595	Il regolamento 561/2006/CE stabilisce che il periodo massimo di guida settimanale è di cinquantasei ore e che la guida non deve superare le novanta ore nell'arco di due settimane consecutive	VERO	
27596	Secondo il regolamento 561/2006/CE, il periodo di riposo giornaliero può essere frazionato in due parti, la prima di almeno 3 ore e la seconda di almeno 9 ore	VERO	
27597	Secondo il regolamento 561/2006/CE, il conducente, dopo sei periodi di guida, deve effettuare un riposo di 45 ore consecutive	VERO	
27598	Secondo il regolamento 561/2006/CE, il conducente, dopo sei periodi di guida, può effettuare un riposo ridotto di almeno 24 ore consecutive, purché le restanti ore di riposo vengano recuperate entro la fine della terza settimana	VERO	
27599	Secondo il regolamento 561/2006/CE, si può parlare di multipresenza quando a bordo del veicolo sono presenti almeno due conducenti per l'intero periodo, fatta salva la prima ora nella quale la presenza del secondo conducente è facoltativa	VERO	

27600	Secondo il regolamento 561/2006/CE, il periodo di riposo giornaliero può essere frazionato in due parti, la prima di almeno 9 ore e la seconda di almeno 3 ore	FALSO	
27601	Secondo il regolamento 561/2006/CE, il conducente, dopo quattro periodi di guida, deve effettuare un riposo di 48 ore consecutive	FALSO	
27602	Secondo il regolamento 561/2006/CE, si può parlare di multipresenza quando a bordo del veicolo sono presenti due conducenti per l'intero periodo, fatte salve le prime tre ore dove la presenza del secondo conducente è facoltativa	FALSO	
27603	Il regolamento 561/2006/CE stabilisce che il periodo massimo di guida settimanale è di quarantotto ore	FALSO	
27604	Il regolamento 561/2006/CE stabilisce che il periodo massimo di guida settimanale è di cinquantasei ore e che la guida non deve superare le cento ore nell'arco di due settimane consecutive	FALSO	
27605	Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente deve osservare un periodo di riposo di almeno 50 minuti consecutivi	FALSO	

Quesito n° 6012 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27606	Sul cronotachigrafo, i tempi di guida sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	VERO	
27607	Sul cronotachigrafo, i tempi di riposo sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	VERO	
27608	Sul cronotachigrafo, i tempi di disponibilità sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	VERO	
27609	Sul cronotachigrafo, i tempi di altri lavori sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	VERO	
27610	Sul cronotachigrafo, i tempi delle varie attività del conducente sono rappresentati ciascuno da un proprio specifico simbolo	VERO	
27611	Sul cronotachigrafo, i tempi di guida sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	FALSO	
27612	Sul cronotachigrafo, i tempi di disponibilità sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	FALSO	

27613	Sul cronotachigrafo, i tempi di disponibilità sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	FALSO	
27614	Sul cronotachigrafo, i tempi di altri lavori sono convenzionalmente rappresentati dal simbolo in figura	FALSO	
27615	Sul cronotachigrafo, i tempi di guida sono rappresentati dal simbolo in figura	FALSO	

Quesito n° 6013 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27616	Il cronotachigrafo registra, tra l'altro, i tempi di guida del conducente e la velocità tenuta dal veicolo	VERO	
27617	Il cronotachigrafo è un apparecchio di controllo dei tempi di guida	VERO	
27618	Il cronotachigrafo può essere analogico o digitale	VERO	
27619	Il cronotachigrafo registra, in riferimento al conducente, i suoi tempi di guida, gli altri tempi di lavoro, i tempi di disponibilità, le interruzioni di guida e i tempi di riposo	VERO	
27620	Il cronotachigrafo registra, in riferimento al veicolo, i chilometri percorsi e la velocità	VERO	
27621	Il cronotachigrafo registra le conversazioni del conducente	FALSO	
27622	Il cronotachigrafo registra le frenate del veicolo	FALSO	
27623	Il cronotachigrafo può essere di tipo idraulico	FALSO	
27624	Il cronotachigrafo entra in funzione quando il conducente preme l'apposito tasto "START" posto sul cruscotto	FALSO	
27625	Il cronotachigrafo registra l'itinerario percorso dal veicolo	FALSO	

Quesito n° 6014 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27626	Il cronotachigrafo è obbligatorio per veicoli adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
27627	Il cronotachigrafo è obbligatorio per veicoli per trasporto passeggeri con più di 9 posti compreso quello del conducente (tranne quelli che effettuano servizi regolari di linea su percorsi inferiori a 50 km)	VERO	
27629	I veicoli con velocità massima autorizzata inferiore o uguale a 40 km/h non devono essere dotati di cronotachigrafo	VERO	
27630	Gli autobus in servizio pubblico di linea, ma utilizzati anche in corsa "fuori linea", devono essere dotati di cronotachigrafo	VERO	
27631	Il cronotachigrafo è obbligatorio per i taxi che operano fuori dei centri urbani	FALSO	
27632	Il cronotachigrafo è obbligatorio per veicoli adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico superiore a 2 tonnellate	FALSO	
27633	Il cronotachigrafo è obbligatorio per tutti gli autobus	FALSO	
27634	Il cronotachigrafo è obbligatorio per tutti i veicoli adibiti al trasporto di merci	FALSO	
27635	Gli autobus in servizio pubblico di linea il cui percorso, da capolinea a capolinea, non supera i 50 km devono essere dotati di cronotachigrafo	FALSO	
27636	I veicoli di proprietà delle forze armate e dei vigili del fuoco devono essere dotati di cronotachigrafo	FALSO	
27637	I veicoli di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate adibiti ad uso medico devono essere dotati di cronotachigrafo	FALSO	
27638	I carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa devono essere dotati di cronotachigrafo	FALSO	

Quesito n° 6015 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27639	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici devono garantire delle registrazioni leggibili per almeno un anno	VERO	
27640	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici devono avere una capacità minima di registrazione di 24 ore	VERO	
27641	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici hanno una zona riservata alle indicazioni relative alla velocità	VERO	
27642	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici hanno una zona riservata alle indicazioni relative alle distanze percorse	VERO	
27643	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici devono essere di tipo omologato	VERO	
27644	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici non hanno zone riservate alla compilazione manuale	FALSO	
27645	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici devono avere una capacità minima di registrazione di 48 ore	FALSO	
27646	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici devono riportare il marchio dell'officina che ha installato il cronotachigrafo analogico	FALSO	
27647	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici devono avere una zona riservata ad eventuali annotazioni di agenti di Polizia	FALSO	
27648	I fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici sono di tipo "standard" e possono essere utilizzati indifferentemente su qualsiasi cronotachigrafo analogico	FALSO	

Quesito n° 6016 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27649	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, alla partenza, deve scrivere nome e cognome sul foglio di registrazione che utilizzerà	VERO	
27650	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima di iniziare il viaggio, deve scrivere il luogo di partenza sul foglio di registrazione che utilizzerà	VERO	
27651	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima di iniziare il viaggio, deve scrivere la data della partenza sul foglio di registrazione che utilizzerà	VERO	
27652	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima di iniziare il viaggio, deve scrivere il numero di targa del veicolo sul foglio di registrazione che utilizzerà	VERO	
27653	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima di iniziare il viaggio, deve scrivere la lettura del contachilometri al momento della partenza sul foglio di registrazione che utilizzerà	VERO	
27654	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima di iniziare il viaggio, deve scrivere il nome dell'azienda di trasporto proprietaria del veicolo sul foglio di registrazione che utilizzerà	FALSO	
27655	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima di iniziare il viaggio, deve scrivere il numero di telaio del veicolo sul foglio di registrazione che utilizzerà	FALSO	
27656	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima di iniziare il viaggio, deve scrivere numero e categoria della propria patente di guida sul foglio di registrazione che utilizzerà	FALSO	
27657	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima di iniziare il viaggio, deve scrivere la data dell'ultimo trasporto effettuato all'estero sul foglio di registrazione che utilizzerà	FALSO	
27658	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima di iniziare il viaggio, deve scrivere la propria data di nascita sul foglio di registrazione che utilizzerà	FALSO	

Quesito n° 6017 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27659	Il conducente che viaggia su un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico deve indicare le proprie attività attraverso l'apposito commutatore	VERO	
27660	Il conducente che viaggia su un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, in caso di cambio del veicolo, deve riportare sul foglio di registrazione l'ora di cambio del veicolo	VERO	
27661	Il conducente che viaggia su un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, in caso di cambio del veicolo, deve riportare sul foglio di registrazione la targa del nuovo veicolo	VERO	
27662	Il conducente che viaggia su un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico deve compilare, prima della partenza, il foglio di registrazione	VERO	

27663	Il conducente che viaggia su un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico deve, al termine del viaggio, riportare sul foglio di registrazione il numero di chilometri percorsi	VERO	
27664	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico deve far controfirmare il foglio di registrazione al titolare dell'azienda proprietaria del veicolo	FALSO	
27665	Il conducente di un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, al termine del viaggio, deve lasciare il foglio di registrazione inserito nel dispositivo di controllo	FALSO	
27666	Il conducente che viaggia su un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, in caso di cambio del veicolo, deve riportare sul foglio di registrazione l'ora di inizio del turno di lavoro	FALSO	
27667	Il conducente che viaggia su un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, in caso di riposo, deve spostare il commutatore sul simbolo di figura	FALSO	
27668	Il conducente che viaggia su un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, in caso di "altri lavori", deve spostare il commutatore sul simbolo di figura	FALSO	

Quesito n° 6018 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27669	I fogli di registrazione di un cronotachigrafo analogico, devono avere una omologazione CE specifica per il tipo di apparecchio di controllo	VERO	
27670	Il conducente che viaggia su un veicolo dotato di cronotachigrafo analogico, prima dell’inizio del viaggio, deve compilare il foglio di registrazione indicando: nome e cognome del conducente, luogo e la data di partenza, targa del veicolo e lettura del contachilometri	VERO	
27671	Se durante la stessa giornata lavorativa il conducente utilizza due veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, deve utilizzare lo stesso foglio di registrazione compilandolo anche nella parte posteriore	VERO	
27672	Se durante la stessa giornata lavorativa il conducente utilizza due veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, nella parte posteriore del foglio di registrazione dovrà indicare, tra l'altro, l’ora del cambio, la targa e la lettura del contachilometri del secondo veicolo	VERO	
27673	Su veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, non è necessario utilizzare fogli di registrazione di tipo omologato	FALSO	
27674	Su veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, prima dell’inizio del viaggio, il conducente deve compilare il foglio di registrazione indicando il suo nome e cognome e gli estremi della patente di guida e della CQC	FALSO	
27675	Su veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, prima dell’inizio del viaggio, il conducente deve compilare il foglio di registrazione indicando il suo nome e cognome, la targa del veicolo e gli estremi della carta tachigrafica	FALSO	
27676	Se durante la stessa giornata lavorativa il conducente utilizza due veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, egli deve compilare due fogli di registrazione	FALSO	

Quesito n° 6019 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27677	Nel cronotachigrafo digitale i dati sono memorizzati nella memoria interna del dispositivo e nella carta tachigrafica inserita	VERO	
27678	Nel cronotachigrafo digitale è presente un sistema di memorizzazione elettronica in grado di memorizzare le attività lavorative del conducente relative ad almeno gli ultimi 365 giorni di calendario	VERO	
27679	Il cronotachigrafo digitale è dotato di una stampante integrata	VERO	
27680	Il cronotachigrafo digitale emette un segnale acustico che avverte se il veicolo viene utilizzato senza che la carta tachigrafica del conducente sia stata inserita	VERO	
27681	I dati della giornata lavorativa del conducente sono memorizzati solo nella memoria interna del cronotachigrafo digitale	FALSO	
27682	Se il veicolo è dotato di cronotachigrafo digitale, i dati della giornata lavorativa del conducente non possono essere stampati	FALSO	

27684	Nel cronotachigrafo digitale è presente un sistema di memorizzazione elettronica in grado di memorizzare al massimo le attività lavorative del conducente relative agli ultimi sette giorni di calendario	FALSO	

Quesito n° 6020 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27685	La carta tachigrafica del conducente deve essere inserita nel cronotachigrafo del veicolo a partire dal momento in cui un conducente lo prende in consegna fino a quando non lo riconsegna	VERO	
27686	La carta tachigrafica del conducente è a fondo bianco	VERO	
27687	La carta tachigrafica del conducente è rilasciata dalla Camera di Commercio	VERO	
27688	La carta tachigrafica del conducente può essere estratta dall'apparecchio di controllo solo a veicolo fermo	VERO	
27690	La carta tachigrafica dell'azienda può essere utilizzata dal conducente se ha smarrito la propria carta tachigrafica	FALSO	
27691	La carta tachigrafica di controllo viene utilizzata dal conducente durante le operazioni di manutenzione del veicolo	FALSO	
27692	La carta tachigrafica dell'officina viene utilizzata dal conducente durante le operazioni di riparazione del veicolo	FALSO	

Quesito n° 6001 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27517	E' soggetto a sanzione amministrativa il conducente che supera i periodi di guida prescritti	VERO	
27518	E' soggetto a sanzione amministrativa il conducente che non osserva le interruzioni obbligatorie durante il viaggio	VERO	
27519	E' soggetto a sanzione amministrativa il conducente che è sprovvisto o tiene in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio	VERO	
27520	E' soggetto a sanzione amministrativa il conducente che non osserva i periodi di riposo minimi	VERO	
27521	E' soggetto a sanzione amministrativa il conducente che non osserva i periodi di pausa o di riposo prescritti	VERO	
27522	E' soggetto alla revoca della patente il conducente che supera i periodi di guida prescritti	FALSO	
27523	E' soggetto a sanzione amministrativa il conducente che effettua l'interruzione di quarantacinque minuti dopo quattro ore e mezza di guida	FALSO	
27524	Costituisce infrazione guidare per quattro ore consecutive, senza interruzioni	FALSO	
27525	E' ammesso utilizzare un foglio di registrazione del cronotachigrafo analogico per più di 24 ore	FALSO	
27526	E' soggetto alla revoca della carta di qualificazione del conducente l'autista che supera i periodi di guida prescritti	FALSO	

Quesito n° 6002 - Disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27528	Il regolamento 561/2006/CE prevede disposizioni relative al massimo tempo di guida consentito in una settimana	VERO	
27529	Il regolamento 561/2006/CE mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori a cui si applica	VERO	
27530	Il regolamento 561/2006/CE mira ad aumentare il livello di sicurezza stradale	VERO	
27531	Il regolamento 561/2006/CE prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata	VERO	
27532	Il regolamento 561/2006/CE prevede disposizioni relative ai tempi di guida minimi	FALSO	
27533	Il regolamento 561/2006/CE prevede disposizioni relative al tempo di riposo massimo per settimana	FALSO	
27534	Il regolamento 561/2006/CE mira ad aumentare il tempo di lavoro dei conducenti	FALSO	
27535	Il regolamento 561/2006/CE prevede disposizioni sui compensi minimi dei conducenti	FALSO	
27536	Il regolamento 561/2006/CE prevede disposizioni relativamente al trasporto di cose, ma non sul trasporto di persone	FALSO	
27527	Il regolamento 561/2006/CE prevede disposizioni relative ai tempi di guida e di riposo	VERO	

Quesito n° 6021 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27693	Il cronotachigrafo digitale può essere montato solo da officine autorizzate	VERO	
27694	Il cronotachigrafo digitale è munito di sigilli e non deve essere manomesso dal conducente	VERO	
27695	Il cronotachigrafo digitale deve essere tarato prima dell'immissione del veicolo in circolazione	VERO	
27696	Il cronotachigrafo digitale ha una targhetta contenente le informazioni tecniche di montaggio	VERO	
27697	Il cronotachigrafo digitale deve essere controllato, di norma, ogni due anni	VERO	
27698	Il cronotachigrafo digitale può essere revisionato da qualunque officina idoneamente attrezzata	FALSO	
27699	Il cronotachigrafo digitale può essere riparato da qualunque officina meccanica	FALSO	
27700	Il cronotachigrafo digitale deve essere tarato entro quattro settimane dall'installazione	FALSO	
27701	Il cronotachigrafo digitale non deve essere revisionato, di norma, ogni due anni	FALSO	
27702	In caso di guasto grave, il cronotachigrafo digitale può essere riparato da qualunque officina meccanica	FALSO	

Quesito n° 6022 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27703	In caso di guasto del cronotachigrafo, se si sta effettuando un viaggio di durata superiore a sette giorni, il conducente deve provvedere alla riparazione del guasto nel corso del viaggio	VERO	
27704	In caso di guasto del cronotachigrafo, se il viaggio ha una durata inferiore a sette giorni, il conducente può provvedere alla riparazione del guasto al rientro in sede	VERO	
27705	In caso di guasto del cronotachigrafo, occorre rivolgersi a un'officina autorizzata	VERO	
27706	In caso di guasto del cronotachigrafo, sia analogico che digitale, il conducente deve provvedere alle idonee registrazioni manuali della sua attività	VERO	
27707	In caso di guasto del cronotachigrafo, il conducente può evitare di effettuare le registrazioni	FALSO	
27708	In caso di guasto del cronotachigrafo, il conducente è obbligato ad effettuare le registrazioni manuali solamente se il viaggio è superiore a sette giorni	FALSO	
27709	In caso di guasto del cronotachigrafo, il conducente deve provvedere alla sua riparazione entro le ventiquattro ore successive	FALSO	
27710	In caso di guasto del cronotachigrafo, il conducente deve necessariamente interrompere il viaggio	FALSO	
27711	In caso di guasto del cronotachigrafo, il conducente deve rivolgersi alla sede della Camera di Commercio più vicina	FALSO	

Quesito n° 6023 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27712	Il cronotachigrafo digitale utilizza carte tachigrafiche rilasciate dalla Camera di Commercio	VERO	
27713	Le carte tachigrafiche utilizzabili nel cronotachigrafo digitale sono di quattro tipi	VERO	
27714	Le carte tachigrafiche hanno validità di cinque anni, ad eccezione di quella dell’officina	VERO	
27715	La carta tachigrafica dell’officina ha validità amministrativa di un anno	VERO	
27716	Le carte tachigrafiche utilizzabili nel cronotachigrafo digitale sono di due tipi: una per il conducente e una per la Motorizzazione Civile	FALSO	
27717	Le carte tachigrafiche sono rilasciate dalla Motorizzazione Civile	FALSO	
27718	La carta tachigrafica del conducente ha validità amministrativa di tre anni	FALSO	
27719	La carta tachigrafica del conducente può memorizzare al massimo i dati relativi a 20 giornate lavorative	FALSO	

Quesito n° 6024 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27720	Il cronotachigrafo digitale è uno strumento di misura che registra le distanze, le velocità e i tempi di guida e di riposo del conducente	VERO	
27721	Il tempo registrato sul cronotachigrafo digitale è in UTC (Universal Time Coordinate), cioè fa riferimento all’ora di Greenwich	VERO	

27722	Con il cronotachigrafo digitale è possibile memorizzare i dati relativi alle attività di uno o due conducenti	VERO	
27723	E' possibile stampare i dati memorizzati dal cronotachigrafo digitale su scontrini cartacei (ticket)	VERO	
27724	Il cronotachigrafo digitale va installato su tutti i veicoli, anche su quelli che hanno già montato il cronotachigrafo analogico	FALSO	
27725	Il cronotachigrafo digitale è uno strumento che registra le attività del conducente, ma non i dati relativi al veicolo	FALSO	
27726	Il cronotachigrafo digitale è uno strumento che può registrare le attività di un solo conducente	FALSO	
27727	Il cronotachigrafo digitale è uno strumento che memorizza dati relativi agli ultimi 5 anni	FALSO	
27728	Il cronotachigrafo digitale non permette la stampa dei dati relativi all'attività lavorativa del conducente	FALSO	

Quesito n° 6025 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27729	Le carte tachigrafiche sono delle smart card che interagiscono con il cronotachigrafo digitale, memorizzando varie informazioni relative all'attività del conducente	VERO	
27730	Le carte tachigrafiche sono delle smart card che interagiscono con il cronotachigrafo digitale, memorizzando varie informazioni relative al veicolo	VERO	
27731	Le carte tachigrafiche sono di quattro tipi: carta conducente, carta azienda, carta officina e carta controllo	VERO	
27732	La carta tachigrafica del conducente è personale e non cedibile ad altro conducente	VERO	
27733	La carta tachigrafica del conducente è a fondo bianco ed è personalizzata con la foto	VERO	
27734	La carta tachigrafica del conducente ha validità di 5 anni	VERO	
27735	La carta tachigrafica del conducente è rilasciata dalla Camera di Commercio	VERO	
27736	I requisiti per ottenere la carta tachigrafica del conducente sono: essere titolare di patente di categoria C, C1 o D, D1, essere residente in Italia e non essere già titolare di un’altra carta tachigrafica	VERO	
27737	La carta tachigrafica dell’azienda facilita la gestione della flotta veicolare e consente di ispezionare e stampare i dati di viaggio di tutti i veicoli dell’azienda	VERO	
27738	La carta tachigrafica dell’azienda permette di bloccare o sbloccare il cronotachigrafo digitale dei propri veicoli	VERO	
27739	La carta tachigrafica dell’officina è a fondo rosso ed è valida per 1 anno	VERO	
27740	La carta tachigrafica dell’officina serve alla calibrazione, attivazione e manutenzione del cronotachigrafo digitale	VERO	
27741	La carta tachigrafica di controllo è rilasciata alle autorità deputate ai controlli tecnico-amministrativi in materia di sicurezza sul lavoro e alle autorità di polizia	VERO	
27743	La carta controllo serve principalmente per effettuare il controllo del rispetto dei tempi di guida e della velocità	VERO	
27744	Le carte tachigrafiche non interagiscono in alcun modo con il cronotachigrafo digitale	FALSO	
27745	Le carte tachigrafiche sono di cinque tipi	FALSO	
27746	La carta tachigrafica del conducente ha le stesse funzioni della carta di qualificazione del conducente	FALSO	
27747	La carta tachigrafica del conducente è di proprietà dell’azienda di cui è dipendente	FALSO	
27748	La carta tachigrafica del conducente ha validità di 10 anni	FALSO	
27749	La carta tachigrafica del conducente è rilasciata dagli uffici del lavoro	FALSO	
27750	La carta tachigrafica del conducente è revocata in caso di perdita di tutti i punti della patente di guida	FALSO	
27751	La carta tachigrafica del conducente è a fondo giallo ed è valida per 3 anni	FALSO	
27752	La carta tachigrafica dell’azienda permette di bloccare il cronotachigrafo digitale, ma non di sbloccarlo	FALSO	
27753	I conducenti che effettuano trasporti internazionali possono ottenere il rilascio di due carte tachigrafiche	FALSO	
27754	La carta tachigrafica del conducente può essere utilizzata per il pagamento dei pedaggi autostradali	FALSO	
27755	In caso di viaggio effettuato con due autisti (multipresenza), i due conducenti possono scambiarsi la carta tachigrafica	FALSO	
27756	In caso di superamento dei limiti di velocità di oltre 40 km/h la carta tachigrafica del conducente viene sospesa per un periodo di tre mesi	FALSO	

27757	In caso di guida in stato di ebbrezza la carta tachigrafica del conducente viene revocata	FALSO	
27758	La carta tachigrafica del conducente può essere utilizzata anche nei cronotachigrafi analogici di tipo elettronico	FALSO	

Quesito n° 6026 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27759	L’inserimento della carta tachigrafica del conducente nel cronotachigrafo digitale deve avvenire con la chiave d’accensione inserita e il veicolo fermo	VERO	
27760	La carta tachigrafica del conducente va inserita nello slot 1 e, se il cronotachigrafo digitale la riconosce, visualizza il cognome del conducente	VERO	
27761	L’estrazione della carta tachigrafica del conducente può avvenire solo a veicolo fermo e con azione volontaria	VERO	
27762	Prima di estrarre la carta tachigrafica del conducente a fine giornata lavorativa è necessario impostare il selettore del cronotachigrafo digitale sulla modalità "tempi di riposo"	VERO	
27763	Quando il veicolo viene impiegato in attività o servizi che esulano dal campo di applicazione della normativa sociale, il conducente deve selezionare sul cronotachigrafo digitale la modalità "OUT OF SCOPE"	VERO	
27764	L’operazione di inserimento della carta tachigrafica da parte del conducente deve avvenire prima di inserire la chiave d’accensione	FALSO	
27765	La carta tachigrafica deve essere inserita con veicolo in movimento	FALSO	
27766	Quando il veicolo viene impiegato in attività o servizi che esulano dal campo di applicazione della normativa sociale, il cronotachigrafo digitale si imposta automaticamente sulla modalità "OUT OF SCOPE"	FALSO	
27767	Prima di estrarre la carta tachigrafica del conducente a fine giornata lavorativa è necessario impostare il selettore del cronotachigrafo digitale sulla modalità "OUT OF SCOPE"	FALSO	
27768	Quando il veicolo viene impiegato in attività o servizi che esulano dal campo di applicazione della normativa sociale, il conducente deve selezionare sul cronotachigrafo digitale la modalità "tempi di riposo"	FALSO	

Quesito n° 6027 - Impiego del cronotachigrafo

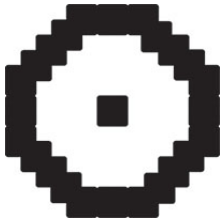
Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27769	In caso di smarrimento, danneggiamento o furto della propria carta tachigrafica, il conducente ha tempo sette giorni per richiedere alla Camera di Commercio il blocco e la sostituzione della carta stessa	VERO	
27770	In caso di smarrimento, danneggiamento o furto della carta tachigrafica è possibile guidare senza la carta per un periodo massimo di quindici giorni di calendario	VERO	
27771	In caso di smarrimento, danneggiamento o furto della carta tachigrafica il conducente, all’inizio della giornata lavorativa, deve stampare lo scontrino dei dati tecnici riportandovi manualmente il proprio nome e cognome, numero della patente e indicando eventuali altre attività compiute lontano dal veicolo	VERO	
27772	In caso di smarrimento, danneggiamento o furto della carta tachigrafica il conducente, al termine dell’attività lavorativa, deve stampare lo scontrino contenente i gruppi di tempi registrati dall’apparecchio, completandolo con il proprio nome e cognome, numero della patente e firma	VERO	
27773	In caso di rottura del cronotachigrafo digitale si deve provvedere alla sua riparazione nel più breve tempo possibile; è comunque consentito viaggiare con il dispositivo di controllo inefficiente per un periodo massimo di sette giorni	VERO	
27774	In caso di rottura del cronotachigrafo digitale, il conducente deve compilare giornalmente il retro dello scontrino con i seguenti dati: nome e cognome, numero della patente, targa del veicolo, luogo di partenza e luogo di arrivo, chilometri percorsi, data e firma e deve trascrivere le ore di guida e di riposo	VERO	
27775	Passando dalla guida di un veicolo munito di cronotachigrafo analogico a uno munito di cronotachigrafo digitale, il conducente deve terminare la compilazione del foglio di registrazione e inserire manualmente sul cronotachigrafo digitale i tempi di guida e di riposo già effettuati, dopo aver inserito la propria carta tachigrafica	VERO	
27776	Passando dalla guida di un veicolo munito di cronotachigrafo digitale a uno munito di cronotachigrafo analogico, il conducente deve stampare lo scontrino della giornata lavorativa, compilare un foglio di registrazione e inserirlo nel cronotachigrafo analogico	VERO	
27777	In caso di smarrimento, danneggiamento o furto della carta tachigrafica, il conducente ha tempo trenta giorni per richiedere alla Camera di Commercio il blocco e la sostituzione della carta stessa	FALSO	
27778	In caso di smarrimento, danneggiamento o furto della carta tachigrafica, il conducente ha tempo sette giorni per richiedere alla Motorizzazione Civile il blocco e la sostituzione della carta stessa	FALSO	

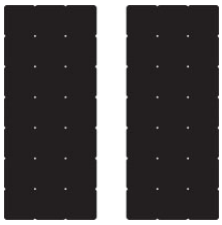
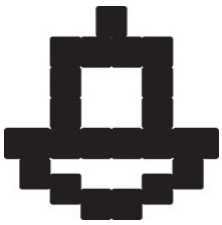
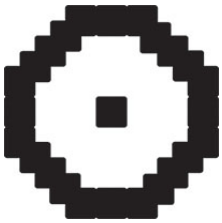
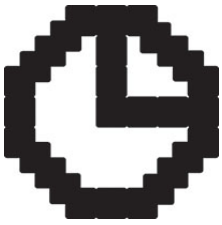
27779	In caso di smarrimento, danneggiamento o furto della carta tachigrafica, è possibile guidare senza la carta per un periodo massimo di quarantacinque giorni di calendario	FALSO	
27780	In caso di smarrimento, danneggiamento o furto della carta tachigrafica il conducente non ha alcun obbligo particolare	FALSO	
27781	In caso di smarrimento, danneggiamento o furto della carta tachigrafica il conducente deve presentare denuncia all'ufficio del lavoro	FALSO	
27782	In caso di rottura del cronotachigrafo digitale, si deve provvedere alla sua riparazione nel più breve tempo possibile; è comunque consentito viaggiare con il dispositivo di controllo inefficiente per un periodo massimo di quindici giorni	FALSO	
27783	In caso di rottura del cronotachigrafo digitale, si deve provvedere alla sua riparazione nel più breve tempo possibile; è comunque consentito viaggiare con il dispositivo di controllo inefficiente per un periodo massimo di due giorni lavorativi	FALSO	
27784	Passando dalla guida di un veicolo munito di cronotachigrafo analogico a uno munito di cronotachigrafo digitale, non è necessario conservare il foglio di registrazione	FALSO	

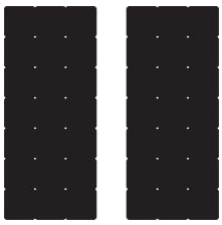
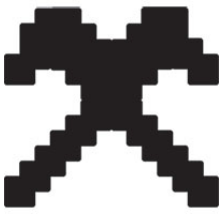
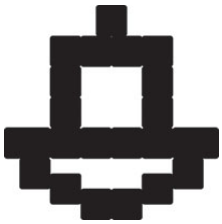
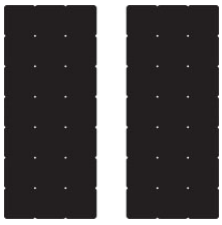
Quesito n° 6028 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27791	Se il veicolo è munito di un cronotachigrafo digitale, dalla stampa dei dati tecnici è possibile risalire al tipo di motore e alla sua alimentazione	FALSO	
27792	Se il veicolo è munito di un cronotachigrafo digitale, dalla stampa dei dati tecnici è possibile risalire alla marca degli pneumatici	FALSO	
27785	Dalla memoria del cronotachigrafo digitale è possibile stampare le attività di una giornata di lavoro del conducente, gli eventi e le anomalie, gli eccessi di velocità e i dati tecnici	VERO	
27786	Se il veicolo è munito di un cronotachigrafo digitale, dalla stampa dei dati tecnici è possibile ottenere informazioni sul cronotachigrafo digitale: modello, matricola, numero di omologazione e numero della versione del software	VERO	
27788	Se il veicolo è munito di un cronotachigrafo digitale è possibile verificare se il conducente ha superato i limiti massimi di velocità e determinare, tra l'altro, data e ora dell'evento e velocità massima raggiunta	VERO	
27789	Se il veicolo è munito di un cronotachigrafo digitale, dalla memoria dell’apparecchio è possibile stampare gli eccessi di velocità verificatisi negli ultimi 10 anni	FALSO	
27790	Dalla memoria della carta tachigrafica del conducente è possibile risalire alla sua attività lavorativa dei 365 giorni precedenti	FALSO	

Quesito n° 6029 - Impiego del cronotachigrafo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27793	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica i tempi di guida	VERO	
27794	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica "tempo di riposo"	VERO	
27795	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica "altri lavori"	VERO	

27796	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica "tempi di disponibilità"	VERO	
27797	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica le "interruzioni di guida"	VERO	
27798	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica la modalità "out of scope"	VERO	
27799	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica la modalità "traghetto o treno"	VERO	
27800	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica il soggetto "officina"	VERO	
27801	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica il soggetto "controllo"	VERO	
27802	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica il soggetto "azienda"	VERO	
27803	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica la "dimensione degli pneumatici"	FALSO	
27804	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica "attività ricreative"	FALSO	

27805	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica "altri lavori"	FALSO	
27806	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica "riposo settimanale"	FALSO	
27807	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica la modalità "traghetto o treno"	FALSO	
27808	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica la modalità "fuori competenza"	FALSO	
27809	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica il soggetto "azienda"	FALSO	
27810	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica il soggetto "officina"	FALSO	
27811	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica le "attività di guida"	FALSO	
27812	Sul display del cronotachigrafo digitale, il simbolo in figura indica il soggetto "controllo"	FALSO	

Quesito n° 6031 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27827	E’ definito mezzo d’opera un veicolo che completa il ciclo produttivo di specifici materiali durante la marcia (esempio: autobetoniera)	VERO	
27828	E’ definito mezzo d’opera un veicolo munito di idonee attrezzature per lo spurgo ed il trasporto dei liquami di pozzi neri	VERO	

27829	E’ definito mezzo d’opera un veicolo munito di particolare attrezzatura per il carico ed il trasporto di materiale di impiego e di risulta dell'attività edilizia	VERO	
27830	I mezzi d’opera devono essere idonei allo specifico impiego nei cantieri e utilizzabili sia su strada che fuori strada	VERO	
27831	I mezzi d’opera devono essere muniti, ai fini della circolazione, di apposito contrassegno che dimostri l'avvenuto pagamento dell'indennizzo di usura	VERO	
27832	La classificazione di mezzo d’opera risulta dalla carta di circolazione che contiene anche le eventuali prescrizioni per la marcia su strada	VERO	
27833	I mezzi d’opera devono avere velocità massima per costruzione pari a 80 km/h	VERO	
27834	I mezzi d’opera, quando viaggiano a pieno carico, devono rispettare il limite di velocità di 40 km/h quando circolano nei centri abitati	VERO	
27835	I mezzi d’opera, quando viaggiano a pieno carico, devono rispettare il limite di velocità di 60 km/h quando circolano fuori dai centri abitati	VERO	
27836	I mezzi d’opera, per circolare in autostrada, devono pagare un pedaggio maggiorato	VERO	
27837	I mezzi d’opera non sono soggetti al pagamento di un indennizzo di usura perché lo stesso è già compreso nel bollo	FALSO	
27838	I mezzi d’opera devono venire impiegati esclusivamente all’interno dei cantieri	FALSO	
27839	I mezzi d’opera possono circolare solo sulle strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade	FALSO	
27840	Un’autocisterna, anche se dotata di idonee attrezzature per lo svuotamento dei pozzi neri, non può essere classificata come mezzo d’opera	FALSO	
27841	Il trasporto di un manufatto indivisibile che supera il limite di portata del veicolo, può essere sempre effettuato purché venga pagato l'indennizzo di usura all’ANAS	FALSO	
27842	I mezzi d’opera devono avere velocità massima per costruzione pari a 100 km/h	FALSO	
27843	I mezzi d’opera, quando viaggiano a pieno carico, devono rispettare il limite di velocità di 30 km/h quando circolano nei centri abitati	FALSO	
27844	I mezzi d’opera, quando viaggiano a pieno carico, devono rispettare il limite di velocità di 70 km/h quando circolano fuori dai centri abitati	FALSO	
27845	Tutti i mezzi d’opera sono considerati veicoli ad uso speciale	FALSO	
27846	I mezzi d’opera devono essere dotati di almeno 5 assi	FALSO	
27847	I mezzi d’opera sono esentati dal pagamento della tassa di proprietà	FALSO	

Quesito n° 6032 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27848	I veicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti di tipo omologato	VERO	
27849	I veicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con strisce retroriflettenti di tipo omologato di colore bianco o giallo se laterali	VERO	
27850	I veicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con strisce retroriflettenti di tipo omologato di colore rosso o giallo se posteriori	VERO	
27851	I rimorchi adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con strisce retroriflettenti di tipo omologato	VERO	
27852	I veicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con due pannelli retroriflettenti di tipo omologato applicati nella parte posteriore	VERO	
27853	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con due pannelli posteriori retroriflettenti di tipo omologato a strisce oblique gialle e rosse	VERO	
27854	I rimorchi e i semirimorchi adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con due pannelli posteriori retroriflettenti di tipo omologato di colore giallo con bordo rosso	VERO	
27855	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con quattro pannelli posteriori retroriflettenti di tipo omologato a strisce oblique gialle e rosse	FALSO	
27856	I rimorchi e i semirimorchi adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con quattro pannelli posteriori retroriflettenti di tipo omologato di colore giallo con bordo rosso	FALSO	

27857	I veicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con due pannelli retroriflettenti triangolari di colore giallo applicati nella parte posteriore	FALSO	
27858	I veicoli adibiti al trasporto cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti di tipo omologato di colore verde	FALSO	
27859	I veicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate non devono essere segnalati in alcun modo specifico se circolano esclusivamente nelle ore diurne	FALSO	
27860	I veicoli adibiti al trasporto cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti di tipo omologato di colore giallo se furgonati, rosso se telonati	FALSO	
27861	I veicoli cisterna con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate devono essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti di tipo omologato di colore blu	FALSO	

Quesito n° 6033 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27862	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose in conto proprio di massa complessiva a pieno carico superiore a 6 tonnellate, devono esporre una striscia obliqua di colore rosso avanti e dietro il veicolo	VERO	
27863	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose in conto terzi di massa complessiva a pieno carico superiore a 6 tonnellate, devono esporre una striscia obliqua di colore bianco avanti e dietro il veicolo	VERO	
27865	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose in conto terzi di massa complessiva a pieno carico superiore a 6 tonnellate, devono esporre una striscia obliqua di colore rosso avanti e dietro il veicolo	FALSO	

Quesito n° 6034 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27866	I veicoli che trasportano merci pericolose debbono essere muniti di due pannelli arancioni retroriflettenti, fissati davanti e dietro al veicolo, ad esempio del tipo indicato in figura	VERO	
27867	I veicoli eccezionali che eccedono in lunghezza i limiti di sagoma devono essere segnalati con due pannelli rettangolari retroriflettenti a fondo giallo, fissati anteriormente e posteriormente al veicolo, recanti la scritta in nero "TRASPORTO ECCEZIONALE"	VERO	
27868	I veicoli eccezionali che eccedono in lunghezza i limiti di sagoma devono essere segnalati con due pannelli rettangolari retroriflettenti di colore giallo, uno per lato, che sostituiscono i catadiottri laterali	VERO	
27869	I veicoli eccezionali che eccedono in larghezza i limiti di sagoma devono essere segnalati con due pannelli rettangolari retroriflettenti a strisce bianche e rosse posti anteriormente e posteriormente al veicolo (bordo esterno coincidente con la massima larghezza del veicolo)	VERO	
27870	Il divieto di circolazione nei giorni festivi per i veicoli adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate non si applica ai veicoli muniti, su ciascuna fiancata e sul retro, di pannelli a sfondo verde con impressa in nero la lettera "d"	VERO	
27871	Il divieto di circolazione nei giorni festivi per i veicoli adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate non si applica ai veicoli muniti di pannelli a sfondo verde con impressa in nero la lettera "a", autorizzati dal Prefetto	VERO	
27872	Il pannello a sfondo verde con impressa in nero la lettera "a" può essere posto su veicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, che trasportano prodotti alimentari freschi o altri prodotti deperibili	VERO	
27873	Il pannello a sfondo verde con impressa in nero la lettera "d" può essere posto su veicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, che trasportano latte fresco	VERO	
27874	Il pannello a sfondo verde con impressa in nero la lettera "d" può essere posto su veicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, che trasportano giornali quotidiani e periodici	VERO	
27875	Il pannello a sfondo verde con impressa in nero la lettera "d" può essere posto su veicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, che trasportano prodotti per uso medico	VERO	
27876	Il pannello a sfondo giallo con impressa in nero la lettera "R" è posto sulla parte posteriore destra di veicoli che trasportano rifiuti pericolosi	VERO	

27877	I veicoli eccezionali che eccedono in larghezza i limiti di sagoma devono essere segnalati con due pannelli quadrati retroriflettenti a fondo giallo, fissati su entrambe le fiancate del veicolo, recanti la scritta in nero "TRASPORTO ECCEZIONALE"	FALSO	
27878	I veicoli eccezionali che eccedono in lunghezza i limiti di sagoma devono essere segnalati con due luci rosse supplementari	FALSO	
27879	I veicoli eccezionali che eccedono in larghezza i limiti di sagoma devono essere segnalati con due pannelli retroriflettenti a strisce bianche e nere posti anteriormente e posteriormente al veicolo	FALSO	
27880	Il divieto di circolazione nei giorni festivi per i veicoli adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, non si applica ai veicoli muniti, su ciascuna fiancata e sul retro, di pannelli a sfondo verde con impressa in nero la lettera "f"	FALSO	
27881	Il pannello a sfondo verde con impressa in nero la lettera "a" indica che il veicolo su cui è posto trasporta azoto liquido	FALSO	
27882	Il pannello a sfondo verde con impressa in nero la lettera "d" è posto su autobus che trasportano persone disabili	FALSO	
27883	Il pannello a sfondo verde con impressa in nero la lettera "d" può essere posto su veicoli che trasportano imbarcazioni da diporto	FALSO	
27884	Il pannello a sfondo giallo con impressa in nero la lettera "R" è posto su veicoli che trasportano prodotti alimentari refrigerati	FALSO	
27885	Il pannello a sfondo giallo con impressa in nero la lettera "R" è posto sui veicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, che trasportano posta raccomandata	FALSO	
27886	Il pannello in figura deve essere fissato davanti e dietro ai veicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, che trasportano merci di tipo alimentare e ne indica rispettivamente il "codice prodotto" e la massa trasportata (in chilogrammi)	FALSO	

Quesito n° 6035 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
27887	Il pannello di figura serve a segnalare carichi sporgenti	VERO	
27888	La sporgenza longitudinale del carico, fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo, deve essere segnalata mediante uno o due pannelli quadrangolari in figura	VERO	
27889	Il pannello in figura deve essere applicato in ogni caso in cui il carico sporge posteriormente, anche se di poco	VERO	
27890	Il pannello in figura segnala carichi indivisibili che sporgono dalla parte posteriore del veicolo	VERO	

27891	Se il carico sporge longitudinalmente per l'intera larghezza della parte posteriore del veicolo, i pannelli in figura devono essere due, posti trasversalmente alle due estremità del carico	VERO	
27892	Il pannello raffigurato deve essere posto all'estremità del carico che sporge dietro al veicolo	VERO	
27893	Il pannello raffigurato deve essere retroriflettente	VERO	
27894	Il pannello raffigurato può essere messo sui veicoli guasti, quando vengono trainati e non funzionano le luci di emergenza	VERO	
27895	Il pannello raffigurato deve essere sistemato all’estremità del carico sporgente dal veicolo, in modo che sia sempre ben visibile	VERO	
27896	Il pannello raffigurato invita i conducenti che stanno dietro al veicolo su cui è applicato, a circolare con particolare prudenza	VERO	
27897	Il pannello di figura serve a segnalare carichi che sporgono posteriormente dalla parte destra del veicolo	FALSO	
27898	Il pannello raffigurato si usa solo se il carico sporge di oltre tre decimi della lunghezza del veicolo	FALSO	
27899	Il pannello raffigurato va messo anche di lato, quando il carico sporge oltre la larghezza del veicolo	FALSO	

27900	Il pannello raffigurato identifica gli autocarri specializzati per il trasporto di materiali da costruzione	FALSO	
27901	Il pannello raffigurato va messo sui veicoli che trasportano la spazzatura	FALSO	
27902	Il pannello raffigurato va messo sui veicoli, solo se il carico sporge di almeno 50 centimetri	FALSO	
27903	Il pannello raffigurato va messo dietro a tutti gli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	FALSO	
27904	Il pannello raffigurato può essere sostituito da una bandiera di colore rosso, delle dimensioni di 50x50 centimetri	FALSO	
27905	Il pannello raffigurato va messo anche anteriormente se si circola su strade a due corsie e a doppio senso di circolazione	FALSO	
27906	Il pannello raffigurato va messo anche sugli autobus, quando trasportano scolari	FALSO	

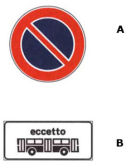
Quesito n° 6048 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	**Testo domanda**	**Risposta Corretta**	**Immagine**
27977	In presenza del segnale raffigurato, il conducente deve ricordarsi che, essendo alla guida di un veicolo ingombrante, dovrà evitare di incrociarsi con altri veicoli all'interno della strettoia	VERO	

27978	In presenza del segnale raffigurato il conducente, essendo alla guida di un veicolo ingombrante, deve accertarsi con molta prudenza che i veicoli provenienti dal senso contrario siano disposti a dargli la precedenza	VERO	
27979	In presenza del segnale raffigurato, il conducente di un autotreno può procedere per primo perché, essendo alla guida di un veicolo ingombrante, ha la precedenza sui veicoli di massa minore	FALSO	
27980	In presenza del segnale raffigurato si deve accelerare nella strettoia per liberare rapidamente il tratto a senso unico	FALSO	

Quesito n° 6066 - Disposizioni che regolano il trasporto di cose o di persone (1 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28103	Il segnale in figura permette il transito solo agli autobus	VERO	
28104	Il segnale in figura indica che possono parcheggiare tutti i veicoli tranne gli autobus	VERO	
28105	Il pannello integrativo in figura può essere abbinato ad un segnale di obbligo	VERO	
28106	Il pannello integrativo in figura può essere abbinato ad un segnale di divieto	VERO	
28107	Il segnale in figura vieta l’accesso agli autobus	FALSO	

28108	Il segnale in figura vieta la sosta agli autobus	FALSO	
28109	Il pannello integrativo può indicare la categoria di veicoli cui si applica un divieto	FALSO	
28110	Il pannello integrativo in figura non vale per gli autobus extraurbani	FALSO	

Quesito n° 6073 - Documenti di circolazione e di trasporto, necessari per il trasporto di cose o di persone sia a livello nazionale che internazionale (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28154	Il conducente professionale di un autocarro di massa oltre 3,5 tonnellate deve dimostrare, a richiesta degli agenti del traffico, di avere la qualificazione CQC in corso di validità	VERO	
28155	Un autocarro, per circolare, deve essere in regola con gli obblighi assicurativi	VERO	
28156	La carta tachigrafica contiene il numero di patente del conducente	VERO	
28157	La carta tachigrafica è rilasciata dalla Camera di commercio	VERO	
28158	Per circolare con un veicolo a motore in uno Stato non appartenente all’Unione europea occorre il certificato di assicurazione internazionale	VERO	
28159	La qualificazione CQC deve essere rinnovata ogni cinque anni	VERO	
28160	Il certificato di formazione professionale ADR scade ogni cinque anni	VERO	
28161	A bordo di un veicolo che trasporta merci pericolose, salvo i casi di esenzione, deve essere presente il documento di trasporto ADR	VERO	
28162	A bordo di un veicolo che trasporta merci pericolose, salvo i casi di esenzione, devono essere presenti le istruzioni scritte	VERO	
28163	Per rinnovare il certificato di formazione professionale ADR occorre seguire un corso di formazione e sostenere un esame	VERO	
28164	Per condurre mezzi che trasportano merci pericolose, salvo i casi di esenzioni, occorre il certificato di formazione professionale ADR	VERO	
28165	Per effettuare trasporti eccezionali occorre un'autorizzazione dell'ente proprietario della strada	VERO	
28166	Chi trasporta latte deve avere la dichiarazione di scorta	VERO	
28167	Chi trasporta alimenti surgelati deve avere l'attestazione ATP	VERO	
28168	Per rinnovare la qualificazione CQC occorre sottoporsi a visita medica	FALSO	
28169	La carta tachigrafica è rilasciata dall'Ufficio Motorizzazione civile competente per il territorio di residenza del richiedente	FALSO	
28170	Per effettuare un servizio di autotrasporto verso un altro Stato dell’Unione europea è necessario avere il passaporto	FALSO	
28171	La carta tachigrafica del conducente non ha scadenza	FALSO	
28172	La carta tachigrafica scade quando scade la patente	FALSO	
28173	La patente di guida è rilasciata dal prefetto	FALSO	
28174	Per condurre mezzi in regime ADR, salvo esenzioni, occorre il certificato di abilitazione professionale KC	FALSO	
28175	Per trasportare merci pericolose, il conducente deve essere titolare dell’attestazione tecnica ATP	FALSO	
28176	Per effettuare trasporti eccezionali occorre in ogni caso una scorta tecnica	FALSO	
28177	Per effettuare trasporti eccezionali occorre un'autorizzazione rilasciata dall’Ufficio Motorizzazione civile competente per territorio	FALSO	
28178	Il certificato di formazione professionale ADR scade ogni sei anni fino all’età di cinquanta anni, poi ogni tre anni	FALSO	

28179	Per rinnovare il certificato di formazione professionale ADR occorre sottoporsi a visita medica presso la Commissione medica locale	FALSO	
28180	Per rinnovare il certificato di formazione professionale ADR occorre seguire un corso di formazione, senza obbligo di sostenere un esame finale	FALSO	
28181	Per rinnovare il certificato di formazione professionale ADR occorre sostenere un esame, senza l'obbligo di frequenza di specifico corso	FALSO	

Quesito n° 6074 - Documenti di circolazione e di trasporto, necessari per il trasporto di cose o di persone sia a livello nazionale che internazionale (1 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28200	L’autorizzazione per trasporti merci in conto terzi, non liberalizzati, svolti al di fuori dell’ambito UE o SEE, è detta ATP	FALSO	
28182	A bordo di un autoveicolo o complesso veicolare di massa superiore a 6 tonnellate che svolge un trasporto di cose in conto proprio, deve trovarsi l’originale della licenza al trasporto di cose in conto proprio relativa all’autoveicolo con cui si effettua il servizio	VERO	
28183	A bordo di un autoveicolo o complesso veicolare di massa superiore a 6 tonnellate e portata superiore a 3 tonnellate che svolge un trasporto di cose in conto proprio, deve trovarsi il documento con l’elencazione delle cose trasportate	VERO	
28184	A bordo di un autoveicolo o complesso veicolare di massa superiore a 6 tonnellate e portata superiore a 3 tonnellate che svolge un trasporto di cose in conto proprio, deve trovarsi la dichiarazione che le cose trasportate sono di proprietà del titolare della licenza o sono nella sua disponibilità	VERO	
28185	Su ogni veicolo di massa superiore a sei tonnellate e portata superiore a 3,5 tonnellate impegnato in un trasporto intracomunitario o di cabotaggio stradale deve essere presente la copia conforme della licenza comunitaria	VERO	
28186	Un conducente extra-comunitario impegnato in un trasporto di merci in conto terzi tra Paesi UE o di cabotaggio stradale deve essere munito di attestato del conducente in originale	VERO	
28187	L’autorizzazione CEMT per trasporti merci in conto terzi, non liberalizzati, svolti al di fuori dell’ambito UE o SEE, deve trovarsi in originale a bordo del veicolo durante il trasporto	VERO	
28188	L’autorizzazione CEMT per trasporti merci in conto terzi, non liberalizzati, svolti al di fuori dell’ambito UE o SEE, può essere annuale o di "breve durata"	VERO	
28189	L’autorizzazione CEMT per trasporti merci in conto terzi, non liberalizzati, svolti al di fuori dell’ambito UE o SEE, deve essere accompagnata dai certificati tecnici del veicolo	VERO	
28190	L’autorizzazione CEMT per trasporti merci in conto terzi, non liberalizzati, svolti al di fuori dell’ambito UE o SEE, deve essere accompagnata dal libretto dei resoconti di viaggio (libretto statistico)	VERO	
28191	Alcuni trasporti internazionali di merci in conto terzi sono accompagnati dalla lettera di vettura CMR	VERO	
28192	A bordo di un autoveicolo o complesso veicolare di massa inferiore a sei tonnellate che svolge un trasporto di cose in conto proprio, deve trovarsi l’originale della licenza al trasporto di cose in conto proprio relativa all’autoveicolo con cui si effettua il servizio	FALSO	
28193	A bordo di un autoveicolo o complesso veicolare di massa superiore a 3,5 tonnellate che svolge un trasporto di cose in conto terzi, deve trovarsi il documento con l’elencazione delle cose trasportate	FALSO	
28194	A bordo di un autoveicolo o complesso veicolare di massa superiore a sei tonnellate e portata superiore a 3 tonnellate che svolge un trasporto di cose in conto proprio, deve trovarsi la fattura di acquisto delle cose trasportate	FALSO	
28195	Su ogni veicolo di massa superiore a sei tonnellate e portata superiore a 3,5 tonnellate impegnato in un trasporto intracomunitario o di cabotaggio stradale deve essere presente l’originale della licenza comunitaria	FALSO	
28196	Un conducente italiano impegnato in un trasporto di merci in conto terzi tra Paesi UE o di cabotaggio stradale deve essere munito di attestato del conducente in originale	FALSO	
28197	L’autorizzazione CEMT per trasporti merci in conto terzi, non liberalizzati, svolti al di fuori dell’ambito UE o SEE, deve trovarsi in fotocopia a bordo del veicolo durante il trasporto	FALSO	
28198	L’autorizzazione CEMT per trasporti merci in conto terzi, non liberalizzati, svolti al di fuori dell’ambito UE o SEE, può essere quinquennale o decennale	FALSO	
28199	L’autorizzazione CEMT per trasporti merci in conto terzi, non liberalizzati, svolti al di fuori dell’ambito UE o SEE, deve essere accompagnata da fotocopia autenticata della carta di circolazione del veicolo	FALSO	

Quesito n° 6075 - Documenti di circolazione e di trasporto, necessari per il trasporto di cose o di persone sia a livello nazionale che internazionale (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28202	Il conducente di un autobus deve dimostrare, a richiesta degli agenti del traffico, di essere titolare di qualificazione CQC in corso di validità	VERO	
28203	Un autocarro, per circolare, deve essere in regola con gli obblighi assicurativi	VERO	
28204	Il conducente di un autobus adibito a noleggio con conducente dotato di tachigrafo digitale deve avere con sé la carta tachigrafica	VERO	
28205	La carta tachigrafica contiene il numero di patente del conducente	VERO	
28206	La carta tachigrafica è rilasciata dalla Camera di commercio	VERO	
28207	Per circolare con un veicolo a motore in uno Stato non appartenente all’Unione europea occorre il certificato di assicurazione internazionale	VERO	
28208	Per guidare un filobus occorre il certificato di idoneità rilasciato dall'USTIF	VERO	
28209	La carta di qualificazione del conducente viene rinnovata ogni cinque anni	VERO	
28210	La qualificazione CQC deve essere rinnovata ogni cinque anni	VERO	
28211	Una copia conforme dell'autorizzazione al noleggio con conducente deve essere presente a bordo dell'autobus immatricolato in base ad essa	VERO	
28212	Per rinnovare la qualificazione CQC occorre seguire un corso di formazione periodica	VERO	
28213	Per guidare un autobus occorre essere titolare di certificato di abilitazione professionale di tipo KD	FALSO	
28214	Per rinnovare la qualificazione CQC occorre sottoporsi a visita medica	FALSO	
28215	La carta tachigrafica è rilasciata dall'Ufficio Motorizzazione civile competente del territorio di residenza del richiedente	FALSO	
28216	Per guidare un filobus occorre il certificato di idoneità rilasciato dalla Prefettura competente per territorio	FALSO	
28217	Per guidare un filobus occorre un certificato professionale ATP rilasciato dall'Ufficio Motorizzazione civile competente per territorio	FALSO	
28218	Per effettuare un servizio di autotrasporto verso un altro Stato dell’Unione europea è necessario avere il passaporto	FALSO	
28219	La carta tachigrafica del conducente non ha scadenza	FALSO	
28220	La carta tachigrafica scade quando scade la patente	FALSO	
28221	La patente di guida è rilasciata dal Prefetto	FALSO	

Quesito n° 6076 - Documenti di circolazione e di trasporto, necessari per il trasporto di cose o di persone sia a livello nazionale che internazionale (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28222	Un autobus che effettua servizi regolari nel territorio di Stati UE deve avere a bordo l’originale o una copia conforme certificata dell’autorizzazione rilasciata dallo Stato membro sul cui territorio si trova il punto di partenza	VERO	
28223	Quando si effettua un servizio di noleggio con conducente in ambito UE (servizio occasionale), a bordo dell’autobus che lo effettua deve trovarsi l’originale del foglio di viaggio compilato dall’impresa o dall’autista	VERO	
28224	Sul foglio di viaggio di un servizio di noleggio con conducente in ambito UE (servizio occasionale) deve figurare il tipo di servizio svolto	VERO	
28225	Sul foglio di viaggio di un servizio di noleggio con conducente in ambito UE (servizio occasionale) deve figurare l’itinerario principale del servizio svolto	VERO	
28226	Sul foglio di viaggio di un servizio di noleggio con conducente in ambito UE (servizio occasionale) deve figurare la denominazione dell’impresa che svolge il servizio	VERO	
28227	I trasporti di cabotaggio in Paesi UE, svolti sotto forma di servizi occasionali, sono effettuati in base a un documento di controllo, il foglio di viaggio, che deve trovarsi a bordo del veicolo in originale ed essere esibito su richiesta degli agenti preposti al controllo	VERO	
28228	I trasporti di cabotaggio in Paesi UE, svolti sotto forma di servizi occasionali, sono effettuati in base a un documento di controllo, il foglio di viaggio, che deve contenere i luoghi di partenza e di destinazione del servizio	VERO	
28229	I trasporti di cabotaggio in Paesi UE, svolti sotto forma di servizi occasionali, sono effettuati in base a un documento di controllo, il foglio di viaggio, che deve contenere le date di partenza e di fine servizio	VERO	
28230	I trasporti di cabotaggio in Paesi UE, svolti sotto forma di servizi occasionali, sono effettuati in base a un documento di controllo, il foglio di viaggio, che deve trovarsi a bordo del veicolo in copia ed essere esibito su richiesta degli agenti preposti al controllo	FALSO	
28231	Sul foglio di viaggio di un servizio di noleggio con conducente in ambito UE (servizio occasionale) deve figurare il numero e tipo di patenteCQC dell’autista	FALSO	

28232	Quando si effettua un servizio di noleggio con conducente in ambito UE (servizio occasionale), a bordo dell'autobus che lo effettua deve trovarsi copia autenticata dell'esito dell'ultima revisione tecnica del veicolo	FALSO	
28233	I trasporti di cabotaggio in Paesi UE, svolti sotto forma di servizi occasionali, sono effettuati in base a un documento di controllo, il foglio di viaggio, che deve contenere l'elenco dei passeggeri trasportati	FALSO	
28234	Un autobus che effettua servizi regolari nel territorio di Stati UE deve avere a bordo l'originale del documento di controllo che riporti orari e prezzi del servizio	FALSO	
28235	Un autobus che effettua servizi regolari nel territorio di Stati UE deve avere a bordo l'originale del documento di controllo che riporti l'elenco dei passeggeri trasportati	FALSO	

Quesito n° 6077 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28236	In caso di ingombro della carreggiata per la caduta del carico, il conducente deve cercare, per quanto possibile, di liberare il transito	VERO	
28237	In caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo che non possa essere spostato, il conducente deve segnalare il pericolo agli altri conducenti	VERO	
28238	In caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, fuori dei centri abitati il conducente deve posizionare sulla carreggiata il segnale mobile triangolare di pericolo	VERO	
28239	In caso di ingombro della carreggiata con perdite di materie pericolose, il conducente deve, tra l'altro, cercare di bloccare la perdita	VERO	
28240	In caso di ingombro della carreggiata con perdite di acidi o sostanze infiammabili, il conducente deve comportarsi come indicato dalle istruzioni di sicurezza	VERO	
28241	In caso di ingombro della carreggiata per la caduta del carico, il conducente si libera da ogni obbligo telefonando agli organi di polizia	FALSO	
28242	In caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, il conducente deve riparare subito il veicolo	FALSO	
28243	In caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, nei centri abitati il conducente deve sempre posizionare sulla carreggiata il segnale mobile triangolare di pericolo	FALSO	
28244	In caso di ingombro della carreggiata con perdite di materie pericolose bisogna, se possibile, incanalarle verso una fognatura	FALSO	
28245	In caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, il conducente deve prima di tutto segnalare il pericolo all'ente proprietario della strada	FALSO	

Quesito n° 6078 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28246	In caso di incidente stradale con soli danni alle cose, il conducente ha l'obbligo di fermarsi e fornire le proprie generalità	VERO	
28247	In caso di incidente stradale con soli danni alle cose, il conducente ha l'obbligo di fermarsi e fornire le informazioni utili per l'esatta ricostruzione della dinamica dell'incidente	VERO	
28248	In caso di incidente con solo due veicoli coinvolti, è opportuno avvalersi del modulo di Constatazione amichevole (denuncia di sinistro)	VERO	
28249	In caso di utilizzo del modulo di Constatazione amichevole, il conducente deve riportare il luogo, le modalità e la data dell'incidente	VERO	
28250	In caso di utilizzo del modulo di Constatazione amichevole, il conducente deve riportare le generalità dell'altro conducente	VERO	
28251	In caso di utilizzo del modulo di Constatazione amichevole, il conducente deve riportare le generalità del proprietario dell'altro veicolo	VERO	
28252	Nel modulo di Constatazione amichevole, il conducente deve riportare, ove possibile, le generalità di eventuali testimoni	VERO	
28253	Nel modulo di Constatazione amichevole, il conducente deve riportare un semplice disegno schematico indicante la posizione dei veicoli e la dinamica dell'incidente	VERO	
28254	Nel modulo di Constatazione amichevole, il conducente deve riportare il numero di targa, il numero di polizza e la compagnia assicurativa dei veicoli coinvolti	VERO	
28255	Dopo un incidente stradale, se il veicolo coinvolto crea pericolo o intralcio, deve essere portato al più presto fuori dalla carreggiata	VERO	
28256	Dopo un incidente stradale, nei casi e con le modalità previste dal Codice della Strada, il conducente deve utilizzare il segnale di veicolo fermo	VERO	

28257	Il conducente, dopo un incidente stradale, qualora siano cadute dal veicolo delle sostanze viscide, deve rimanere sul posto per segnalare manualmente il pericolo ai veicoli che sopraggiungono	VERO	
28258	Il conducente, in caso di incidente stradale ricollegabile ad un suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare assistenza a chi ha subito un danno alla persona	VERO	
28259	E' punibile con la reclusione il conducente, coinvolto in un incidente stradale, che non si fermi a prestare assistenza a chi ha subito un danno alla persona	VERO	
28260	In caso di incidente stradale, il conducente che si dia alla fuga è passibile di arresto	VERO	
28261	In caso di incidente stradale, il conducente che si fermi e presti assistenza non è, di norma, soggetto all'arresto preventivo	VERO	
28262	In caso di incidente stradale, si deve richiedere l'intervento dell'autorità quando non sia possibile ripristinare la circolazione	VERO	
28263	In caso di incidente stradale, si può richiedere l'intervento dell'autorità quando l'altro conducente non sia in grado di esibire il certificato di assicurazione	VERO	
28264	Si deve richiedere l'intervento dell'autorità quando un incidente stradale ha provocato feriti	VERO	
28265	A seguito di un incidente stradale, non si devono spostare i veicoli coinvolti finché non siano stati soccorsi eventuali feriti e la polizia non abbia rilevato tutti gli elementi utili alla ricostruzione dell'incidente	VERO	
28266	In caso di incidente stradale con soli danni alle cose, il conducente non ha l'obbligo di fermarsi e fornire le proprie generalità	FALSO	
28267	In caso di incidente stradale con soli danni alle cose, al conducente è consigliato di fermarsi e fornire le proprie generalità	FALSO	
28268	In caso di incidente con più di due veicoli coinvolti, è opportuno avvalersi del modulo di Constatazione amichevole (denuncia di sinistro)	FALSO	
28269	Nel modulo di Constatazione amichevole, è sufficiente che il conducente riporti il luogo e modalità dell'incidente	FALSO	
28270	Nel modulo di Constatazione amichevole, il conducente deve riportare solo le generalità dell'altro conducente	FALSO	
28271	Nel modulo di Constatazione amichevole, non è obbligatorio riportare le generalità del proprietario dell'altro veicolo	FALSO	
28272	Nel modulo di Constatazione amichevole, il conducente deve riportare, qualora ce ne fosse il bisogno, le generalità di eventuali testimoni, purché non siano passeggeri trasportati	FALSO	
28273	Nel modulo di Constatazione amichevole, il conducente deve obbligatoriamente compilare solo la parte sinistra del modulo, quella destra è facoltativa	FALSO	
28274	Nel modulo di Constatazione amichevole, il conducente responsabile deve compilare per forza la colonna "A", chi ha subito il danno, invece, la colonna "B"	FALSO	
28275	Dopo un incidente stradale, se il veicolo coinvolto crea pericolo o intralcio, può essere lasciato sulla carreggiata per al massimo un'ora dopo l'evento	FALSO	
28276	Dopo un incidente stradale, il conducente deve sempre utilizzare il segnale di veicolo fermo	FALSO	
28277	Il conducente, dopo un incidente stradale, qualora siano cadute dal veicolo delle sostanze viscide, deve fermare tutti i veicoli che sopraggiungono e costringerli ad invertire la marcia	FALSO	
28278	Il conducente, in caso di incidente ricollegabile ad un suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi, ma non di prestare assistenza	FALSO	
28279	E' punibile con la reclusione il conducente coinvolto in un incidente stradale che non si ferma a prestare assistenza a chi ha subito unicamente un danno alle cose	FALSO	
28280	In caso di incidente stradale, il conducente che si dia alla fuga non incorre nell'arresto se è opportunamente assicurato contro tale eventualità	FALSO	
28281	In caso di incidente stradale, il proprietario del veicolo coinvolto è punibile con la reclusione se i danni superano i cinquemila euro di valore	FALSO	
28282	In caso di incidente stradale, occorre richiedere l'intervento dell'autorità unicamente quando il numero dei feriti è superiore a tre	FALSO	
28283	In caso di incidente stradale, si deve richiedere l'intervento dell'autorità quando l'altro conducente non sia in grado di esibire la polizza di assicurazione	FALSO	
28284	Non si deve richiedere l'intervento dell'autorità quando un incidente ha provocato solamente un ferito	FALSO	
28285	A seguito di un incidente stradale, si possono spostare i veicoli coinvolti anche se la polizia non ha finito di rilevare gli elementi utili alla ricostruzione dell'incidente, purché siano stati soccorsi gli eventuali feriti	FALSO	

Quesito n° 6079 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28286	In caso di guasto meccanico al veicolo che lo blocchi in una galleria autostradale, occorre attivare la segnalazione luminosa di pericolo	VERO	
28287	In caso di guasto meccanico al veicolo che lo blocchi in una galleria autostradale, occorre, se possibile, portare il veicolo su una piazzola di sosta	VERO	
28288	In caso di guasto meccanico al veicolo che lo blocchi in una galleria autostradale, occorre fermare il veicolo sulla corsia di emergenza, se presente	VERO	
28289	In caso di guasto meccanico al veicolo che lo blocchi in una galleria autostradale, occorre chiamare rapidamente il soccorso stradale	VERO	
28290	In caso di guasto meccanico al veicolo che lo blocchi in una galleria autostradale, occorre fermare immediatamente il veicolo sulla corsia di marcia attivando la segnalazione luminosa di pericolo	FALSO	
28291	In caso di guasto meccanico al veicolo che lo blocchi in una galleria autostradale, occorre chiedere aiuto ai conducenti più vicini	FALSO	
28292	In caso di guasto meccanico al veicolo che lo blocchi in una galleria autostradale, occorre provvedere al traino del veicolo fuori del tunnel con l'aiuto di un altro autista di passaggio	FALSO	
28293	In caso di guasto meccanico al veicolo che lo blocchi in una galleria autostradale, occorre attendere l'arrivo del proprio meccanico di fiducia	FALSO	

Quesito n° 6080 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28294	Nel caso ci si imbatta in un incidente in galleria che blocca o rallenta molto la marcia, occorre attivare la segnalazione luminosa di pericolo	VERO	
28295	In caso di incidente in galleria che blocca il traffico, occorre spegnere il motore lasciando la chiave di accensione inserita	VERO	
28296	In caso di incidente in galleria, se si deve scendere dal veicolo, è bene indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti	VERO	
28297	In caso di incidente in galleria occorre avvertire rapidamente i servizi di emergenza	VERO	
28298	In caso di incidente in galleria occorre prestare il primo soccorso ad eventuali feriti	VERO	
28299	In caso di incidente in galleria occorre suonare a fondo il clacson per avvertire gli altri conducenti	FALSO	
28300	In caso di incidente in galleria occorre scendere e posizionare i cunei sotto le ruote del proprio veicolo	FALSO	
28301	In caso di incidente in galleria occorre avvertire con brevi colpi di clacson gli altri automobilisti	FALSO	
28302	In caso di incidente in galleria occorre invertire la marcia e sgomberare il luogo dell'incidente	FALSO	
28303	In caso di incidente in galleria occorre scaricare immediatamente il carico	FALSO	

Quesito n° 6081 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28304	Nel caso di ingombro della carreggiata per caduta accidentale del carico, il conducente deve provvedere a rimuovere il carico, se l'operazione risulta possibile	VERO	
28305	Nel caso di ingombro della carreggiata per caduta accidentale del carico, il conducente deve presegnalare l'ostacolo mediante il segnale di veicolo fermo (triangolo)	VERO	
28306	Nel caso di ingombro della carreggiata per caduta accidentale del carico, il conducente deve rendere sollecitamente libero il transito, per quanto nelle sue possibilità	VERO	
28307	Nel caso di ingombro della carreggiata per caduta accidentale del carico, il conducente deve presegnalare l'ostacolo mediante il segnale di STOP	FALSO	
28308	Nel caso di ingombro della carreggiata per caduta accidentale del carico, il conducente deve restare a bordo del veicolo in attesa dei soccorsi	FALSO	
28309	Nel caso di ingombro della carreggiata per caduta accidentale del carico, il conducente deve obbligatoriamente accendere una serie di fiaccole gialle tutto intorno al tratto di strada interessato	FALSO	

Quesito n° 6082 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28310	In caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, il conducente deve sollecitamente rendere libero il transito per non ostacolare il traffico sopraggiungente	VERO	
28311	In caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, il conducente deve spingere il veicolo stesso fuori della carreggiata o, se ciò non è possibile, deve collocarlo sul margine destro della carreggiata	VERO	
28312	In caso di ingombro della carreggiata per caduta del carico o per qualsiasi altra causa, il conducente deve rimuovere l'ingombro, per quanto possibile	VERO	
28313	In caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, il conducente non è tenuto a spostarlo in attesa dei soccorsi, se il traffico sulla strada è scarso	FALSO	
28314	Nel caso di ingombro della carreggiata per caduta accidentale del carico, il conducente deve evitare di spostarlo per consentire la ricostruzione corretta dell'accaduto	FALSO	
28315	In caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, il conducente deve essere in grado di riparare il guasto rapidamente, se si tratta di un veicolo pesante	FALSO	

Quesito n° 6083 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28316	Nel caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo o per caduta del carico, il conducente deve, tra l'altro, informare l'ente proprietario della strada o un organo di polizia	VERO	
28317	Nel caso di incidente che provochi l'ingombro della carreggiata per la presenza di veicoli danneggiati che non è possibile rimuovere, il conducente deve presegnalare la zona mediante il segnale triangolare mobile di pericolo	VERO	
28318	Nel caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo che non è possibile spostare , il conducente deve informare un organo di polizia, astenendosi dal presegnalare la zona	FALSO	
28319	Nel caso di ingombro della carreggiata per caduta del carico non rimovibile, il conducente può evitare di informare un organo di polizia se presegnala la zona con efficaci segnali manuali	FALSO	

Quesito n° 6084 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28320	Chiunque non abbia potuto evitare la caduta o lo spargimento di materie viscide, infiammabili o comunque pericolose deve, tra l'altro, presegnalare la zona con il segnale mobile di pericolo posto, se necessario, anche nel centro della carreggiata	VERO	
28321	Chiunque non abbia potuto evitare la caduta o lo spargimento di materie pericolose deve, tra l'altro, eseguire segnali manuali per impedire il transito dei veicoli sulla parte di carreggiata non impedita dal segnale mobile di pericolo	VERO	
28322	Chiunque non abbia potuto evitare la caduta o lo spargimento di materie viscide, infiammabili o pericolose deve, tra l'altro, rimuoverle o spargere sul terreno, se possibile, sabbia, terra, segatura o altro materiale idoneo a ripristinare l'aderenza	VERO	
28323	Il conducente di un autoveicolo che non abbia potuto evitare lo spargimento di materie pericolose, può evitare di presegnalare la zona con il segnale mobile di pericolo se esegue segnali sonori per allontanare gli altri veicoli	FALSO	
28324	Chiunque non abbia potuto evitare la caduta di materie viscide, deve deviare il traffico in attesa che l'ente proprietario della strada intervenga per ripristinare le condizioni ottimali	FALSO	

Quesito n° 6085 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28337	Il segnale mobile triangolare di pericolo deve essere posto sopra al carico accidentalmente caduto sulla carreggiata	FALSO	
28338	Il segnale mobile triangolare di pericolo deve essere posto sulla carreggiata in modo che sia visibile ad una distanza di almeno 50 metri dai veicoli sopraggiungenti	FALSO	

28325	Fuori dei centri abitati, di notte, quando mancano o sono insufficienti le luci posteriori di posizione o di emergenza, è obbligatorio presegnalare il veicolo, fermo sulla carreggiata, con il segnale triangolare mobile di pericolo	VERO	
28326	Fuori dei centri abitati, di notte, è obbligatorio presegnalare con il segnale triangolare mobile di pericolo ogni carico caduto accidentalmente dal veicolo sulla carreggiata che non sia stato possibile rimuovere	VERO	
28327	Fuori dei centri abitati è obbligatorio, anche di giorno, presegnalare un veicolo fermo sulla carreggiata mediante il segnale triangolare di pericolo, quando il veicolo non può essere visto nettamente a 100 metri di distanza	VERO	
28328	Fuori dei centri abitati è obbligatorio, anche di giorno, presegnalare un carico accidentalmente caduto sulla carreggiata mediante il segnale di pericolo, quando il carico non può essere visto nettamente a 100 metri di distanza	VERO	
28329	Il segnale mobile triangolare di pericolo fa parte dell'equipaggiamento obbligatorio degli autoveicoli	VERO	
28330	Il segnale mobile triangolare di pericolo deve essere posto dietro al veicolo o all'ostacolo da segnalare, ad almeno 50 metri	VERO	
28331	Se il veicolo è fermo per avaria a meno di 50 metri dopo una intersezione, il segnale mobile triangolare di pericolo deve essere posto dietro al veicolo nella posizione e alla distanza più idonea ad essere avvistato	VERO	
28332	Il segnale mobile triangolare di pericolo deve essere posto sulla carreggiata in modo che sia visibile ad una distanza di almeno 100 metri dai veicoli sopraggiungenti	VERO	
28333	Fuori dei centri abitati, di notte, quando mancano o sono insufficienti le luci posteriori di posizione o di emergenza, è consigliabile, ma non obbligatorio, presegnalare il veicolo fermo sulla carreggiata, con il segnale triangolare mobile di pericolo	FALSO	
28334	Di notte, il triangolo mobile di pericolo deve essere obbligatoriamente usato per segnalare il veicolo fermo per avaria nel caso non sia visibile da almeno 150 metri di distanza	FALSO	
28335	Fuori dei centri abitati, anche di giorno, è facoltativo presegnalare mediante il segnale di pericolo un carico accidentalmente caduto sulla carreggiata che non può essere visto nettamente a 100 metri di distanza, purché il carico occupi una sola corsia	FALSO	
28336	Di notte, quando mancano o sono insufficienti le luci posteriori di posizione o di emergenza, è obbligatorio presegnalare il veicolo fermo con il segnale triangolare mobile di pericolo anche nei centri abitati	FALSO	

Quesito n° 6086 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28339	Il segnale mobile triangolare di pericolo deve essere posto sulla corsia occupata dal veicolo fermo o dal carico caduto	VERO	
28340	Il segnale mobile triangolare di pericolo deve essere posto sulla carreggiata ad almeno un metro dal bordo esterno di essa	VERO	
28341	Nel caso di carreggiata a più corsie, il segnale mobile triangolare di pericolo deve essere posto sulla corsia immediatamente a sinistra del veicolo fermo o del carico caduto	FALSO	
28342	Il segnale mobile triangolare di pericolo deve essere posto sulla carreggiata ad almeno un metro dalla striscia di separazione dei sensi di marcia	FALSO	

Quesito n° 6087 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28343	Durante le operazioni di presegnalazione con il segnale mobile di pericolo, il conducente deve rendersi visibile indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità	VERO	
28344	Il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, da usare durante le operazioni di presegnalazione con il segnale mobile di pericolo, devono essere di tipo approvato	VERO	
28345	Durante le operazioni di presegnalazione con il segnale mobile di pericolo, il conducente deve indossare il giubbotto ad alta visibilità anche se si trova sulle corsie di emergenza o sulle piazzole di sosta	VERO	
28346	Per effettuare le operazioni di presegnalazione con il segnale mobile di pericolo, è vietato al conducente scendere dal veicolo e camminare sulla strada senza indossare il giubbotto ad alta visibilità	VERO	
28347	Durante le operazioni di presegnalazione con il segnale mobile di pericolo, è facoltativo l’uso del giubbotto o delle bretelle retroriflettenti ad alta visibilità	FALSO	
28348	Durante le operazioni di presegnalazione con il segnale mobile di pericolo, il conducente non deve indossare il giubbotto ad alta visibilità se si trova sulle corsie di emergenza o sulle piazzole di sosta	FALSO	

28349	Il conducente deve indossare il giubbotto ad alta visibilità di notte, anche nei centri abitati, qualora il suo veicolo sia fermo sulla carreggiata per un guasto	FALSO	

Quesito n° 6088 - Comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28350	Di norma, non si può trainare o essere trainati da più di un veicolo	VERO	
28351	Salvo eccezioni, un veicolo può trainare un altro veicolo in avaria su strade urbane ed extraurbane secondarie	VERO	
28352	Durante le operazioni di traino in situazione di emergenza, il collegamento tra due veicoli può essere realizzato mediante aggancio con catena, purché idoneamente segnalata	VERO	
28353	Durante le operazioni di traino in situazione di emergenza, il collegamento tra due veicoli può essere realizzato mediante aggancio con barra rigida, purché idoneamente segnalata	VERO	
28354	Durante le operazioni di traino in situazione di emergenza, il collegamento tra due veicoli può essere realizzato mediante aggancio con cavo di acciaio, purché idoneamente segnalato	VERO	
28355	Durante le operazioni di traino in situazione di emergenza, il collegamento tra due veicoli può essere realizzato mediante aggancio con fune idonea allo scopo, purché idoneamente segnalata	VERO	
28356	Il traino di un veicolo in situazione di emergenza deve essere idoneamente segnalato	VERO	
28357	Il traino di un veicolo in avaria è vietato in autostrada, salvo che il traino venga eseguito da veicolo autorizzato al soccorso stradale	VERO	
28358	Durante le operazioni di traino, il veicolo trainato deve mantenere in funzione la segnalazione luminosa di pericolo	VERO	
28359	Durante le operazioni di traino, se il veicolo trainato non può attivare la segnalazione luminosa di pericolo, deve mantenere esposto, sul lato rivolto alla circolazione, il segnale mobile di pericolo o il pannello per carichi sporgenti	VERO	
28360	Durante le operazioni di traino in situazione di emergenza, il collegamento tra i due veicoli deve essere idoneamente segnalato in modo da essere avvistato e risultare chiaramente percepibile da parte degli altri utenti della strada	VERO	
28361	Durante le operazioni di traino, il veicolo trainante deve mantenere attivata la segnalazione luminosa di pericolo	FALSO	
28362	Il veicolo trainante un altro veicolo in avaria deve essere di almeno il 60% più pesante	FALSO	
28363	Un veicolo può sempre trainare un altro veicolo in avaria	FALSO	
28364	In situazioni di emergenza, il collegamento di traino tra due veicoli può essere realizzato solo attraverso catena o barra rigida	FALSO	
28365	Il traino di un veicolo in avaria non deve essere necessariamente segnalato	FALSO	
28366	Durante le operazioni di traino, il veicolo trainato deve accendere la luce posteriore per nebbia in mancanza di altra idonea segnalazione	FALSO	
28367	Durante le operazioni di traino in situazioni di emergenza, il collegamento tra due veicoli deve avvenire mediante aggancio con cavo elettrico	FALSO	
28368	Durante le operazioni di traino in situazioni di emergenza, il collegamento tra i due veicoli può avvenire solo a condizione che il veicolo trainante sia munito di gancio di traino omologato	FALSO	
28369	Durante le operazioni di traino in situazioni di emergenza, il collegamento tra due veicoli non deve essere più lungo di 1 metro	FALSO	
28370	Durante le operazioni di traino in situazioni di emergenza, sia il veicolo trainante che quello trainato devono mantenere in funzione l’indicatore di direzione destro	FALSO	
28371	Il traino di un veicolo in avaria può essere realizzato solo se il veicolo trainante ha cilindrata del motore superiore a quella del veicolo trainato	FALSO	

Quesito n° 6089 - Precauzioni da adottare in caso di rimozione e sostituzione delle ruote (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28372	Per effettuare il cambio ruota di un autocarro, è opportuno fermarsi in un luogo sicuro, possibilmente fuori dalla carreggiata	VERO	
28373	Il cambio di una ruota di un autocarro o di un autobus, qualora il veicolo ingombri anche solo parzialmente la carreggiata, deve essere segnalato ai veicoli che sopraggiungono con il segnale mobile di pericolo	VERO	
28374	Prima di effettuare il cambio di una ruota su un mezzo pesante, inserire il freno di stazionamento e applicare i cunei alle altre ruote per evitare spostamenti accidentali del veicolo	VERO	
28375	Il cambio di una ruota di un autocarro o di un autobus deve essere effettuato, se possibile, su una strada piana	VERO	

28376	I martinetti idraulici in dotazione per la sostituzione di una ruota su un mezzo pesante, possono sollevare fino a 20 tonnellate	VERO	
28377	Con il martinetto idraulico in dotazione per la sostituzione di una ruota è possibile sollevare un autocarro, anche se a pieno carico	VERO	
28378	Il martinetto idraulico va posizionato vicino alla ruota da sostituire ed è necessario farlo appoggiare al telaio per il corretto sollevamento del veicolo	VERO	
28379	Quando abbassiamo il martinetto idraulico agendo sulla valvola di scarico, non dobbiamo farlo mentre siamo ancora sotto al veicolo per evitare di essere schiacciati dallo stesso	VERO	
28380	Se possibile, quando si solleva il veicolo per cambiare una ruota, è consigliabile mettere una tavoletta di legno sotto il martinetto idraulico per evitare che per il peso si affossi nel terreno	VERO	
28381	Prima di sollevare il veicolo per la sostituzione di una ruota è opportuno avere a portata di mano la ruota di scorta e gli attrezzi necessari, affinché il veicolo resti sollevato per il minor tempo possibile	VERO	
28382	Prima di sollevare il veicolo per la sostituzione di una ruota allentare i dadi, se necessario aiutandosi con una leva	VERO	
28383	Prima di sollevare il veicolo per la sostituzione di una ruota, assicurarsi di avere tutto l’occorrente per effettuare l’operazione	VERO	
28384	Una volta montata la ruota di scorta su un autocarro o un autobus, dopo pochi chilometri di percorrenza, è necessario serrare nuovamente i dadi per essere sicuri del fissaggio	VERO	
28385	Quando si cambia una ruota, è necessario serrare i dadi con sequenza "a croce" e poco alla volta, per far sì che la ruota si avvicini correttamente al mozzo	VERO	
28386	Quando si sostituisce la ruota di un asse gemellato occorre assicurarsi di riposizionare il distanziale, se presente	VERO	
28387	Quando si sostituisce la ruota di un asse gemellato occorre assicurarsi che le due ruote non sfreghino tra di loro durante la marcia, per evitare pericolosi surriscaldamenti	VERO	
28388	In caso di sostituzione di una ruota di un autocarro, è necessario scaricare completamente il veicolo prima di effettuare l’operazione	FALSO	
28389	Quando si cambia ruota di un rimorchio è di norma obbligatorio sganciarlo dalla motrice	FALSO	
28390	Prima di effettuare il cambio ruota bisogna inserire il freno di stazionamento, ma non è necessario applicare i cunei ferma ruota se il veicolo è su strada piana	FALSO	
28391	Prima di cambiare una ruota di un mezzo pesante è sufficiente applicare un solo cuneo ferma ruota, se si è inserito il freno di stazionamento	FALSO	
28392	Per sostituire una ruota di un autocarro è necessario scaricare la merce perché il martinetto idraulico in dotazione non riesce a sollevare il veicolo a pieno carico	FALSO	
28393	I martinetti idraulici in dotazione per la sostituzione di una ruota di un mezzo pesante possono sollevare fino a 900 chilogrammi	FALSO	
28394	E' possibile posizionare il martinetto idraulico in qualunque parte del veicolo	FALSO	
28395	Quando si solleva un veicolo con il martinetto idraulico, non si devono utilizzare tavolette di legno perché si tratta di materiale infiammabile	FALSO	
28396	In caso di sostituzione di una ruota di un autocarro o di un autobus, la ruota di scorta deve essere tolta dal suo vano solo dopo aver sollevato il veicolo con il martinetto idraulico	FALSO	
28397	Quando si cambia una ruota, una volta messo il veicolo in sicurezza, è opportuno sollevarlo immediatamente con il martinetto idraulico e solo dopo prendere tutto l’occorrente per effettuare l’operazione	FALSO	
28398	Gli autobus e gli autocarri, in caso di foratura di uno pneumatico, devono utilizzare il ruotino al posto della ruota di scorta	FALSO	
28400	Quando si monta la ruota di scorta non bisogna serrare i dadi a fondo, per non danneggiarne il filetto	FALSO	
28401	Quando si sostituisce la ruota di un asse gemellato, non è necessario riposizionare il distanziale	FALSO	
28402	Quando si sostituisce la ruota di un asse gemellato, bisogna assicurarsi che le ruote gemellate siano con i fianchi perfettamente a contatto tra di loro, così da ruotare in sincrono	FALSO	

Quesito n° 6090 - Precauzioni da adottare in caso di rimozione e sostituzione delle ruote (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28403	Quando si effettua il cambio di una ruota di un autobus è necessario fermarsi in un luogo sicuro e, se è possibile farlo in condizioni di sicurezza, far scendere le persone trasportate	VERO	
28404	Se, per necessità, è necessario cambiare la ruota di un autobus sulla corsia di emergenza o su una piazzola di sosta di un’autostrada, è opportuno non far scendere i passeggeri dal veicolo	VERO	

28405	Quando si cambia una ruota di un autobus, non è sempre obbligatorio far scendere i passeggeri	VERO	
28406	Il cambio di una ruota di un autocarro o di un autobus, qualora il veicolo ingombri anche solo parzialmente la carreggiata, deve essere segnalato ai veicoli che sopraggiungono con il segnale mobile di pericolo	VERO	
28407	Prima di effettuare il cambio di una ruota su un mezzo pesante, inserire il freno di stazionamento e applicare i cunei alle altre ruote per evitare spostamenti accidentali del veicolo	VERO	
28408	Il cambio di una ruota di un autocarro o di un autobus deve essere effettuato, se possibile, su una strada piana	VERO	
28409	I martinetti idraulici in dotazione per la sostituzione di una ruota su un mezzo pesante, possono sollevare fino a 20 tonnellate	VERO	
28410	Con il martinetto idraulico in dotazione di un autobus per la sostituzione di una ruota è possibile sollevare l’autobus stesso, anche se carico	VERO	
28411	Il martinetto idraulico va posizionato vicino alla ruota da sostituire ed è necessario farlo appoggiare al telaio per il corretto sollevamento del veicolo	VERO	
28412	Non bisogna attivare la valvola di scarico del martinetto idraulico, per abbassarlo, quando si è ancora sotto al veicolo, al fine di evitare di essere schiacciati dallo stesso	VERO	
28413	Se possibile, quando si solleva il veicolo per cambiare una ruota, è consigliabile mettere una tavoletta di legno sotto il martinetto idraulico per evitare che per il peso si affossi nel terreno	VERO	
28414	Prima di sollevare il veicolo per la sostituzione di una ruota è opportuno avere a portata di mano la ruota di scorta e gli attrezzi necessari, affinché il veicolo resti sollevato per il minor tempo possibile	VERO	
28415	Prima di sollevare il veicolo per la sostituzione di una ruota allentare i dadi, se necessario aiutandosi con una leva	VERO	
28416	Prima di sollevare il veicolo per la sostituzione di una ruota, assicurarsi di avere tutto l’occorrente per effettuare l’operazione	VERO	
28417	Una volta montata la ruota di scorta su un autocarro o un autobus, dopo pochi chilometri di percorrenza, è necessario serrare nuovamente i dadi per essere sicuri del fissaggio	VERO	
28418	Quando si cambia una ruota, è necessario serrare i dadi con sequenza "a croce" e poco alla volta, per far sì che la ruota si avvicini correttamente al mozzo	VERO	
28419	Quando si sostituisce la ruota di un asse gemellato occorre assicurarsi di riposizionare il distanziale, se presente	VERO	
28420	Quando si sostituisce la ruota di un asse gemellato occorre assicurarsi che le due ruote non sfreghino tra di loro durante la marcia, per evitare pericolosi surriscaldamenti	VERO	
28421	Quando si cambia una ruota di un autobus lungo la corsia di emergenza di un’autostrada, se i passeggeri lo chiedono, si può farli scendere dal veicolo	FALSO	
28422	In caso di cambio ruota su di un autobus non far mai scendere i passeggeri dal veicolo	FALSO	
28423	Prima di sollevare l’autobus per effettuare il cambio ruota è di norma obbligatorio far scendere i passeggeri	FALSO	
28424	Quando si cambia la ruota di un rimorchio è di norma obbligatorio sganciarlo dalla motrice	FALSO	
28425	Prima di effettuare il cambio ruota bisogna inserire il freno di stazionamento, ma non è necessario applicare i cunei ferma ruota se il veicolo è su strada piana	FALSO	
28426	Prima di cambiare una ruota di un mezzo pesante è sufficiente applicare un solo cuneo ferma ruota, se si è inserito il freno di stazionamento	FALSO	
28427	Per poter sollevare un autobus con il martinetto idraulico in dotazione per la sostituzione di una ruota, è necessario far scendere tutti i passeggeri	FALSO	
28428	I martinetti idraulici in dotazione per la sostituzione di una ruota di un mezzo pesante possono sollevare fino a 900 chilogrammi	FALSO	
28429	E' possibile posizionare il martinetto idraulico in qualunque parte del veicolo	FALSO	
28430	Quando si solleva il veicolo con il martinetto idraulico, non si devono utilizzare tavolette di legno perché si tratta di materiale infiammabile	FALSO	
28431	In caso di sostituzione di una ruota di un autocarro o di un autobus, la ruota di scorta deve essere tolta dal suo vano solo dopo aver sollevato il veicolo con il martinetto idraulico	FALSO	
28432	Quando si cambia una ruota, una volta messo il veicolo in sicurezza, è opportuno sollevarlo immediatamente con il martinetto idraulico e solo dopo prendere tutto l’occorrente per effettuare l’operazione	FALSO	
28433	Gli autobus e gli autocarri, in caso di foratura di uno pneumatico, devono utilizzare il ruotino al posto della ruota di scorta	FALSO	
28435	Quando si monta la ruota di scorta non bisogna serrare i dadi a fondo, per non danneggiarne il filetto	FALSO	
28436	Quando si sostituisce la ruota di un asse gemellato, non è necessario riposizionare il distanziale	FALSO	

28437	Quando si sostituisce la ruota di un asse gemellato, bisogna assicurarsi che le ruote gemellate siano con i fianchi perfettamente a contatto tra di loro, così da ruotare in sincrono	FALSO	

Quesito n° 6091 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28438	Salvo i veicoli ATP, ogni veicolo, compreso il suo carico, deve avere larghezza massima non superiore a 2,55 metri	VERO	
28439	Salvo eccezioni, ogni veicolo, compreso il suo carico, deve avere altezza massima non superiore a 4 metri	VERO	
28440	Ogni autoveicolo, esclusi autobus e i semirimorchi, deve avere lunghezza massima non superiore a 12 metri	VERO	
28441	Salvo eccezioni, ogni veicolo, compreso il suo carico, deve avere altezza massima non superiore a 5 metri	FALSO	
28442	La lunghezza massima non superiore dei veicoli non è fissata per norma, in quanto dipende dal carico trasportato	FALSO	
28443	Salvo i veicoli ATP, ogni veicolo, compreso il suo carico, deve avere larghezza massima non superiore a 2,75 metri	FALSO	
28444	Negli autotreni e autoarticolati, il rimorchio o semirimorchio devono avere una larghezza inferiore alla motrice di almeno 5 centimetri	FALSO	

Quesito n° 6092 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28445	La lunghezza massima di un autoarticolato è di 16,50 metri, purché l’avanzamento ralla abbia particolari caratteristiche	VERO	
28446	La lunghezza massima di un autoarticolato con avanzamento ralla di 3 metri rispetto alla parte anteriore del semirimorchio è di 15,50 metri	VERO	
28447	La lunghezza massima di un autosnodato o di un autobus con rimorchio è di 18,75 metri	VERO	
28448	La lunghezza massima di un autotreno è di 18,75 metri, purché il complesso dei veicoli abbia particolari misure	VERO	
28449	Le bisarche (autoveicoli per trasporto di altri autoveicoli) possono avere lunghezza massima differente da quella prevista per altri veicoli	VERO	
28450	La lunghezza massima di un autoarticolato è di 18,75 metri	FALSO	
28451	La lunghezza massima di un autotreno è di 19,35 metri, se dotato di sospensioni pneumatiche sugli assi del rimorchio	FALSO	
28452	Un rimorchio non deve mai avere lunghezza maggiore del 60% di quella della motrice	FALSO	
28453	Un rimorchio non deve mai avere lunghezza maggiore di 9 metri	FALSO	
28454	Un semirimorchio non deve mai avere lunghezza maggiore di 10,75 metri	FALSO	

Quesito n° 6093 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28456	Per interasse (passo) di un veicolo a due assi si intende la distanza fra i centri dei due assi	VERO	
28457	Lo sbalzo di un veicolo è la parte che sporge anteriormente o posteriormente rispetto all’asse più estremo anteriore o posteriore rispettivamente	VERO	
28458	La carreggiata di un veicolo è la distanza fra un parafango e l’altro dello stesso asse	FALSO	
28459	Per interasse (passo) di un veicolo a due assi si intende la distanza fra il centro delle ruote di uno stesso asse	FALSO	
28460	Per sbalzo di un veicolo si intende la pendenza massima che esso può superare quando circola a vuoto	FALSO	

Quesito n° 6094 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28474	I veicoli pesanti che hanno sbalzi superiori ai quaranta centimetri devono essere di norma dotati di uno specchio retrovisore supplementare	FALSO	
28475	I veicoli pesanti non possono avere, di norma, sbalzi di lunghezza superiore ai quaranta centimetri	FALSO	

28476	Gli sbalzi sono vietati sugli autobus extraurbani, perché ne compromettono la tenuta di strada	FALSO	
28461	I conducenti che si mettono alla guida di un mezzo pesante devono tenere presente che, generalmente, tali veicoli presentano sbalzi notevoli	VERO	
28462	Su un veicolo dotato di sbalzi notevoli, nell'affrontare una ripida salita o un forte dislivello stradale occorre conoscere l'angolo massimo di attacco che si può affrontare	VERO	
28463	Su un veicolo dotato di sbalzi notevoli, nell'affrontare una salita o un dislivello stradale occorre moderare la velocità	VERO	
28464	Su un veicolo dotato di sbalzi notevoli, nell'affrontare una discesa ripida o un forte dislivello stradale occorre conoscere l'angolo massimo di uscita che si può affrontare	VERO	
28465	Su un veicolo dotato di sbalzi notevoli, nell'affrontare una discesa o un dislivello stradale occorre moderare la velocità	VERO	
28466	In un veicolo a motore, lo sbalzo anteriore aumenta la larghezza della fascia di ingombro	VERO	
28467	Su un veicolo dotato di sbalzi notevoli, aumenta la difficoltà a mantenere la corretta traiettoria in curva e nelle svolte	VERO	
28468	Se si effettua una svolta con un veicolo dotato di sbalzi notevoli, occorre tenere presente che, con le estremità anteriore o posteriore del veicolo, si potrebbe invadere il marciapiede	VERO	
28469	Se si effettua una svolta con un veicolo dotato di sbalzi notevoli, occorre tenere presente che, con le estremità anteriore o posteriore del veicolo, si potrebbero urtare pedoni o ciclisti in transito nelle vicinanze	VERO	
28470	Il conducente alla guida di un mezzo pesante deve tenere presente che, generalmente, tali veicoli presentano sbalzi notevoli anteriormente, ma non posteriormente	FALSO	
28471	Quando si è alla guida di un mezzo pesante dotato di sbalzi importanti, non si possono percorrere strade dove sono presenti dossi artificiali	FALSO	
28472	Gli sbalzi di cui sono dotati i veicoli pesanti sono tra l'altro previsti per facilitare le manovre di parcheggio	FALSO	
28473	Gli autobus urbani non possono avere sbalzi superiori ai dieci centimetri per non rischiare di urtare i pedoni sul marciapiede	FALSO	

Quesito n° 6095 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28477	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati a 2 assi è di 18 tonnellate (ad eccezione di particolari autobus)	VERO	
28478	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati a 3 assi è di 25 tonnellate (oppure di 26 tonnellate se sono rispettate particolari prescrizioni)	VERO	
28479	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati a 4 assi è di 25 tonnellate (oppure di 32 tonnellate se sono rispettate particolari prescrizioni)	VERO	
28480	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati dipende dal totale degli assi di cui è dotato il veicolo	VERO	
28481	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati a 3 o più assi dipende anche dalla presenza o meno di sospensioni pneumatiche e ruote gemellate	VERO	
28482	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati a 2 assi è di 8 tonnellate (ad eccezione di particolari autobus)	FALSO	
28483	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati a 3 assi è di 15 tonnellate (oppure di 16 tonnellate se sono rispettate particolari prescrizioni)	FALSO	
28484	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati a 4 assi è di 40 tonnellate (oppure di 44 tonnellate se sono rispettate particolari prescrizioni)	FALSO	
28485	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati dipende dal tipo di pneumatici di cui è dotato il veicolo	FALSO	
28486	Il limite di massa complessiva a pieno carico per i veicoli a motore isolati è di 15 tonnellate, salvo che trasportino liquidi	FALSO	

Quesito n° 6096 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28487	La massa in ordine di marcia (tara) si ottiene sommando alla massa a vuoto del veicolo la massa convenzionale del conducente e la massa costituita dal 90% del carburante contenuto nel serbatoio	VERO	
28488	La massa complessiva a pieno carico è la massa massima autorizzata e corrisponde alla tara più il carico utile	VERO	

28489	La portata (carico utile) rappresenta il carico massimo trasportabile da un veicolo ed è indicata sulla carta di circolazione	VERO	
28490	La massa complessiva a pieno carico non è indicata nella carta di circolazione	FALSO	
28491	La massa in ordine di marcia cambia se il veicolo percorre una strada in forte pendenza	FALSO	
28492	La massa complessiva a pieno carico è equivalente al valore della tara, moltiplicato per 1,2	FALSO	
28493	La tara di un veicolo è equivalente al suo carico utile	FALSO	
28494	La portata è pari alla somma delle masse massime ammesse sugli assi del veicolo	FALSO	
28495	La portata del veicolo è il carico massimo che può essere sopportato dagli pneumatici	FALSO	

Quesito n° 6097 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28496	L'altezza massima dei veicoli attrezzati con carrozzeria per il trasporto specifico di animali vivi non deve superare 4,30 metri	VERO	
28497	L'altezza massima delle macchine operatrici non deve superare 4,30 metri	VERO	
28498	I veicoli ATP, compreso il loro carico, devono avere larghezza massima non superiore a 2,60 metri	VERO	
28499	L'altezza massima dei veicoli attrezzati con carrozzeria per il trasporto specifico di animali vivi non deve superare 5,30 metri	FALSO	
28500	L'altezza massima dei veicoli adibiti al trasporto di balle di fieno non deve superare 5,30 metri	FALSO	
28501	L'altezza massima delle macchine operatrici non deve superare 5,30 metri	FALSO	
28502	I veicoli ATP, compreso il loro carico, devono avere larghezza massima non superiore a 2,55 metri	FALSO	
28503	L'altezza massima degli autoveicoli adibiti al trasporto di container non deve superare 4,70 metri	FALSO	

Quesito n° 6098 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28504	La massa massima ammessa sull'asse più caricato non può superare le 12 tonnellate	VERO	
28505	La massa massima ammessa su due assi contigui posti a una distanza non superiore a 1 metro non può superare le 12 tonnellate	VERO	
28506	La massa massima ammessa per legge sull'asse più caricato dipende dal numero di ruote dell'asse	FALSO	
28507	La massa massima ammessa sull'asse più caricato non può superare le 14 tonnellate	FALSO	

Quesito n° 6099 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28508	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa massima ammessa sull'asse più caricato non può superare le 13 tonnellate	VERO	
28509	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un veicolo isolato a 2 assi non può superare le 20 tonnellate	VERO	
28510	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un veicolo isolato a 3 assi non può superare le 33 tonnellate	VERO	
28511	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un veicolo isolato a 4 o più assi, con due assi anteriori direzionali, non può superare le 40 tonnellate	VERO	
28512	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un complesso di veicoli a 4 assi non può superare le 44 tonnellate	VERO	
28513	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un complesso di veicoli a 5 o più assi non può superare le 56 tonnellate (salvo casi particolari)	VERO	
28514	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un complesso di veicoli a 5 o più assi per trasporto di calcestruzzo in betoniera non può superare le 54 tonnellate	VERO	
28515	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa massima ammessa sull'asse più caricato non può superare le 18 tonnellate	FALSO	

28516	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un veicolo isolato a 2 assi non può superare le 24 tonnellate	FALSO	
28517	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un veicolo isolato a 3 assi non può superare le 40 tonnellate	FALSO	
28518	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un veicolo isolato a 4 assi o più assi, con due assi anteriori direzionali, non può superare le 50 tonnellate	FALSO	
28519	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un complesso di veicoli a 4 assi non può superare le 54 tonnellate	FALSO	
28520	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un complesso di veicoli a 5 o più assi non può superare le 66 tonnellate (salvo casi particolari)	FALSO	
28521	Nel caso di un mezzo d'opera, la massa complessiva a pieno carico di un complesso di veicoli a 5 o più assi per trasporto di calcestruzzo in betoniera non può superare le 64 tonnellate	FALSO	

Quesito n° 6100 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28522	Vengono definiti eccezionali quei veicoli che, in configurazione di marcia, superano i limiti di massa o di sagoma ordinariamente previsti dal codice della strada	VERO	
28523	Un trasporto viene definito in condizioni di eccezionalità quando il suo carico, ma non il veicolo in sé, supera i limiti di sagoma ordinariamente previsti dal codice della strada	VERO	
28524	Un trasporto viene definito in condizioni di eccezionalità quando il suo carico supera i limiti di sagoma o di massa ordinariamente previsti dal codice della strada	VERO	
28525	Un trasporto viene di norma definito in condizioni di eccezionalità quando il carico indivisibile sporge anteriormente oltre la sagoma	VERO	
28526	Un trasporto viene definito in condizioni di eccezionalità quando il carico indivisibile sporge posteriormente oltre i 3/10 della lunghezza del veicolo	VERO	
28527	Un trasporto viene definito in condizioni di eccezionalità se il mezzo d’opera che lo effettua eccede i limiti di massa relativi alla sua categoria	VERO	
28528	Sono veicoli eccezionali i complessi di veicoli autorizzati che non rispettano le norme generali sul traino dei veicoli	VERO	
28529	Per poter svolgere un trasporto in condizioni di eccezionalità, di norma, è necessaria una specifica autorizzazione alla circolazione rilasciata dall’ente proprietario o concessionario della strada	VERO	
28530	L’autorizzazione al trasporto in condizioni di eccezionalità può essere rilasciata "volta per volta" (singola), "per più transiti" (multipla) o "per determinati periodi di tempo" (periodica)	VERO	
28531	La specifica autorizzazione alla circolazione prevista per veicoli o trasporti eccezionali deve contenere le prescrizioni da seguire in caso di neve, ghiaccio, nebbia o scarsa visibilità	VERO	
28532	Prima di iniziare il viaggio, sulle specifiche autorizzazioni alla circolazione previste per i veicoli o trasporti eccezionali, bisogna annotare l’ora ed il giorno dell’inizio del viaggio	VERO	
28533	Al termine dell'uso o alla sua scadenza, la specifica autorizzazione alla circolazione prevista per i veicoli o trasporti eccezionali, va restituita all’ente che l’ha rilasciata	VERO	
28534	I trasporti in condizione di eccezionalità ed i veicoli eccezionali, durante la circolazione, devono avere accesa la segnalazione luminosa di pericolo insieme ad uno o più dispositivi a luce lampeggiante gialla, alle luci di posizione ed ai proiettori anabbaglianti	VERO	
28535	Non necessitano della specifica autorizzazione alla circolazione prevista per i veicoli eccezionali, i veicoli trasportanti animali vivi, balle o rotoli di paglia o fieno, di altezza massima fino a 4,30 metri	VERO	
28536	Nel provvedimento di autorizzazione al trasporto in condizioni di eccezionalità possono essere imposti percorsi prestabiliti e un servizio di scorta tecnica	VERO	
28537	Un veicolo eccezionale eccedente la massa consentita è soggetto al pagamento di un indennizzo di usura all’Ente proprietario della strada o dell’autostrada	VERO	
28538	Non vengono definiti eccezionali i veicoli che superano i limiti di massa ordinariamente previsti dal codice della strada, se non superano anche i limiti di sagoma	FALSO	
28539	Un trasporto viene definito in condizioni di eccezionalità quando trasporta merci pericolose radioattive	FALSO	
28540	Per poter svolgere un trasporto in condizioni di eccezionalità, di norma, non è necessaria una specifica autorizzazione alla circolazione rilasciata dall’ente proprietario o concessionario della strada, ma è sufficiente una autocertificazione dello speditore che il carico è stato correttamente caricato e fissato	FALSO	

28541	L’autorizzazione al trasporto in condizioni di eccezionalità deve essere rilasciata solo "volta per volta" (singola)	FALSO	
28542	La specifica autorizzazione alla circolazione prevista per i veicoli eccezionali non deve contenere le particolari prescrizioni da seguire in caso di neve, ghiaccio, nebbia o scarsa visibilità	FALSO	
28543	Prima di iniziare il viaggio, sulle specifiche autorizzazioni alla circolazione previste per i veicoli eccezionali, bisogna annotare gli estremi della patente e della carta di qualificazione del conducente alla guida	FALSO	
28544	Concluso il viaggio, la specifica autorizzazione alla circolazione prevista per i veicoli eccezionali, va restituita all’ufficio Motorizzazione Civile	FALSO	
28545	La specifica autorizzazione alla circolazione prevista per i veicoli eccezionali, è obbligatoria anche per le macchine agricole o operatrici, di altezza massima non superiore a 4,30 metri	FALSO	
28546	I trasporti in condizione di eccezionalità devono essere svolti solo nelle ore diurne	FALSO	
28547	Un trasporto viene definito in condizioni di eccezionalità quando il tipo di merce trasportata è diversa da quella indicata sulla carta di circolazione	FALSO	
28548	Un trasporto viene definito in condizioni di eccezionalità quando si trasportano prodotti alimentari freschi nei giorni festivi	FALSO	
28549	E' vietata la circolazione in autostrada dei veicoli eccezionali	FALSO	
28550	E' considerato veicolo eccezionale, un mezzo d'opera a 3 assi con massa complessiva a pieno carico pari a 32 tonnellate	FALSO	
28551	Sono considerati trasporti in condizioni di eccezionalità, tutti i trasporti di materie esplosive	FALSO	
28552	Non vengono definiti eccezionali i veicoli che superano i limiti di sagoma ordinariamente previsti dal codice della strada, purché si tratti di veicoli ad almeno 5 assi	FALSO	
28553	Tutti i veicoli isolati che superano la lunghezza di 12 metri sono considerati veicoli eccezionali	FALSO	

Quesito n° 6101 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28554	La lunghezza massima di un autobus a 2 assi è di 13,50 metri	VERO	
28555	La lunghezza massima di un autobus a 3 o più assi è di 15 metri	VERO	
28556	L'altezza massima di autobus e filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani, circolanti su itinerari prestabiliti, non deve superare 4,30 metri	VERO	
28557	L'altezza massima degli autoveicoli adibiti al trasporto di container non deve superare 4,30 metri	VERO	
28558	La lunghezza massima di un autobus a 2 assi è di 15 metri	FALSO	
28559	La lunghezza massima di un autobus a 3 o più assi è di 18,75 metri	FALSO	
28560	Ogni veicolo, esclusi autobus e i semirimorchi, deve avere lunghezza massima non superiore a 13,50 metri	FALSO	

Quesito n° 6102 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28561	La fascia di ingombro di un veicolo è la corona circolare occupata dal veicolo stesso quando percorre una curva con il minimo raggio possibile di sterzata	VERO	
28562	Le dimensioni della fascia di ingombro di un veicolo non sono indicate nella carta di circolazione	VERO	
28563	La fascia di ingombro di un veicolo deve rispettare determinati limiti di raggio fissati dalle norme	VERO	
28564	La fascia di ingombro di un veicolo deve avere il raggio esterno non superiore a 12,50 metri	VERO	
28566	Ogni veicolo a motore, o complesso di veicoli, compreso il relativo carico, deve potersi inserire in una corona circolare di raggio esterno 12,50 metri e raggio interno 5,30 metri	VERO	
28567	Ogni veicolo a motore o complesso di veicoli deve potersi inscrivere in una corona circolare larga 5,30 metri e di raggio interno pari a 7,20 metri	FALSO	
28568	La fascia di ingombro di un veicolo figura sempre nella carta di circolazione	FALSO	
28570	La fascia di ingombro di un veicolo diminuisce con l'aumentare della sua lunghezza	FALSO	
28571	La fascia di ingombro di un veicolo aumenta con l'aumentare della sua massa	FALSO	

28572	Ogni veicolo a motore o complesso di veicoli deve potersi inscrivere in una corona circolare larga 5,20 m e di raggio esterno pari a 16,50 metri	FALSO	
28573	Gli autobus e gli autocarri, a differenza degli altri veicoli, devono potersi inscrivere in una corona circolare larga 8,20 metri e di raggio interno pari 6,30 metri	FALSO	

Quesito n° 6103 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28574	La fascia d’ingombro è la corona circolare che il veicolo occupa, sul piano stradale, nell’effettuare una curva o una svolta	VERO	
28575	La fascia d’ingombro si riduce se il veicolo è dotato di asse autosterzante posteriore	VERO	
28576	La fascia d’ingombro aumenta all'aumentare degli sbalzi del veicolo	VERO	
28577	La fascia d’ingombro è lo spazio in larghezza che il veicolo occupa su strada rettilinea	FALSO	
28578	La fascia d’ingombro aumenta se il veicolo è dotato di più assi sterzanti	FALSO	
28579	La fascia d’ingombro non deve essere superiore alla larghezza del veicolo con il suo carico	FALSO	

Quesito n° 6104 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28580	Azionando il freno motore dei veicoli pesanti, il dispositivo chiude la mandata del gasolio da parte del sistema di iniezione	VERO	
28581	Azionando il freno motore dei veicoli pesanti, si crea una strozzatura del tubo di scarico tramite l’azionamento di un’apposita valvola a farfalla	VERO	
28582	Azionando il freno motore dei veicoli pesanti, la fase di scarico del motore diventa in pratica una fase di compressione che frena/rallenta il veicolo	VERO	
28583	Il freno motore dei veicoli pesanti può essere utilizzato solo su strade in discesa	FALSO	
28584	Azionando il freno motore dei veicoli pesanti, la fase di scarico del motore diventa una fase di aspirazione che frena/rallenta il veicolo	FALSO	
28585	Azionando il freno motore dei veicoli pesanti, il dispositivo disinnesta automaticamente la frizione per sfruttare l’inerzia del veicolo	FALSO	

Quesito n° 6105 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28586	Il freno-motore è particolarmente importante per ridurre il rischio di possibile surriscaldamento degli elementi frenanti	VERO	
28587	Il freno-motore ed il rallentatore non sono dispositivi uguali, ma hanno funzioni analoghe	VERO	
28588	Il dispositivo "freno motore" può essere integrato con il rallentatore e con l’impianto di frenatura di servizio in un unico sistema a controllo elettronico	VERO	
28589	Con l’azione del solo freno-motore non è possibile fermare il veicolo in distanze ragionevoli in tutte le situazioni di marcia	VERO	
28590	Innestando un basso rapporto del cambio si ottiene un maggior effetto frenante del motore	VERO	
28591	L’effetto frenante del motore a scoppio è, a parità di cilindrata, generalmente maggiore di quello del motore Diesel	VERO	
28592	Il freno motore è particolarmente efficiente sui veicoli elettrici	FALSO	
28593	Il freno motore è azionato tramite il "manettino" del freno di stazionamento a molla, quando lo stesso viene portato a fine corsa	FALSO	
28594	Il freno motore funziona meglio quando il cambio è in folle	FALSO	
28595	Il freno motore è un dispositivo che serve a mantenere frenato il veicolo quando è in sosta su strada in pendenza	FALSO	
28596	Il freno motore ed il rallentatore si azionano assieme al freno di servizio in caso di pericolo immediato	FALSO	
28597	L’effetto frenante del motore Diesel è, a parità di cilindrata, generalmente, maggiore di quello del motore a scoppio	FALSO	

Quesito n° 6106 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28611	Sui veicoli molto pesanti si possono montare sia il rallentatore idraulico che quello elettromagnetico insieme, purché siano disposti in serie	FALSO	
28612	Nel rallentatore elettromagnetico, lo statore è fissato al piantone dello sterzo mentre i dischi del rotore sono calettati sull'albero primario del cambio	FALSO	
28613	Il rallentatore elettromagnetico accumula energia centrifuga durante le curve per ricaricarsi	FALSO	
28614	Il rallentatore elettromagnetico è composto da un interruttore magnetotermico e da un diffusore	FALSO	
28615	L'uso del rallentatore idraulico comporta una maggiore usura dei materiali di attrito degli elementi frenanti ed un maggior riscaldamento dei tamburi	FALSO	
28616	Il rallentatore può essere di tipo pneumatico o pneumoidraulico	FALSO	
28617	Il rallentatore idraulico non necessita di uno scambiatore di calore, perché utilizza la propria scatola metallica per il raffreddamento ad aria	FALSO	
28618	Il rallentatore elettromagnetico è più leggero di quello idraulico	FALSO	
28619	Il rallentatore idraulico è posto tra la coppia conica ed i semiassi	FALSO	
28620	Il rallentatore idraulico consente il bloccaggio immediato delle ruote motrici	FALSO	
28598	Il rallentatore ed il freno motore integrano il sistema di frenatura di servizio	VERO	
28599	Il rallentatore può essere di tipo idraulico o elettromagnetico	VERO	
28600	Il rallentatore idraulico è posto all'uscita del cambio ed è collegato con l'albero di trasmissione	VERO	
28601	Il rallentatore idraulico necessita di uno scambiatore di calore per evitare surriscaldamenti	VERO	
28602	Utilizzando il rallentatore idraulico, il minore o maggiore rallentamento del veicolo è legato dalla quantità d'olio che entra nel rallentatore stesso	VERO	
28603	In genere, il comando del rallentatore idraulico è ottenuto tramite un dispositivo a leva o a pedale, che consente vari livelli di frenatura	VERO	
28604	Il rallentatore elettromagnetico è schematicamente composto da uno statore e da un rotore	VERO	
28605	Nel rallentatore elettromagnetico, lo statore è fissato al telaio mentre i dischi del rotore sono vincolati all'albero di trasmissione	VERO	
28606	Attivando il rallentatore elettromagnetico, viene generato un potente campo magnetico che si oppone alla rotazione del rotore e quindi dell'albero di trasmissione	VERO	
28607	Il rallentatore elettromagnetico genera una forte quantità di calore che deve essere smaltita	VERO	
28608	Nel rallentatore idraulico viene utilizzato uno speciale olio che genera attrito e si oppone alla rotazione	VERO	
28609	L'olio del rallentatore idraulico può raggiungere elevate temperature	VERO	
28610	Il comando del rallentatore idraulico può essere sul volante	VERO	

Quesito n° 6107 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28621	Il rallentatore (retarder) può venire usato anche assieme al freno motore	VERO	
28622	Il rallentatore può essere del tipo idraulico, elettromagnetico o a circolazione di acqua (aquatarder)	VERO	
28623	Con l'azione del solo rallentatore non si può fermare il veicolo in una distanza ragionevole in ogni situazione di marcia	VERO	
28624	Il rallentatore elettromagnetico deve essere periodicamente pulito da polvere e terriccio	VERO	
28625	II rallentatore elettromagnetico tende a surriscaldarsi maggiormente di quello idraulico	VERO	
28626	Il rallentatore elettromagnetico è più pesante di quello idraulico	VERO	
28627	Il rallentatore elettromagnetico può sopportare carichi frenanti minori rispetto a quello idraulico	VERO	
28628	Il rallentatore idraulico agisce direttamente sugli elementi frenanti delle ruote motrici	FALSO	
28629	Il rallentatore idraulico deve essere periodicamente svuotato dell'olio e pulito con dello sgrassante	FALSO	
28630	Il rallentatore non deve essere usato assieme al freno motore	FALSO	
28631	Il rallentatore idraulico è raffreddato ad aria	FALSO	
28632	Il rallentatore idraulico è più usato perché quello elettromagnetico consuma molta corrente	FALSO	
28633	Il rallentatore idraulico fa parte dell'impianto di frenatura pneumoidraulico	FALSO	

28634	Il rallentatore idraulico è di più agevole montaggio rispetto a quello elettromagnetico	FALSO	

Quesito n° 6108 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28635	Il limitatore di velocità è un dispositivo che interviene sull'iniezione del combustibile	VERO	
28636	Il limitatore di velocità è un dispositivo la cui funzione è quella di regolare l'alimentazione di combustibile al motore, al fine di limitare la velocità del veicolo ad un valore stabilito	VERO	
28637	Il limitatore di velocità deve essere di tipo omologato e montato da officina autorizzata	VERO	
28638	Il limitatore di velocità, montato da officina autorizzata, comporta l'obbligo dell'aggiornamento della carta di circolazione	VERO	
28639	Il limitatore di velocità deve essere inviolabile, cioè non deve essere possibile aumentare o spostare temporaneamente o permanentemente il livello della limitazione di velocità	VERO	
28640	La velocità massima consentita dal limitatore ad un autobus deve essere di 100 km/h	VERO	
28641	La velocità massima consentita dal limitatore ad un autocarro, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, deve essere di 90 km/h	VERO	
28642	A bordo dei veicoli che montano il limitatore di velocità, deve essere presente una copia del certificato di installazione	VERO	
28643	A bordo dei veicoli che montano il limitatore di velocità, deve essere presente una copia dell'attestazione di apposizione dei sigilli da parte di officina autorizzata	VERO	
28644	Sulla copia del certificato di installazione del limitatore di velocità devono risultare, tra l'altro, il numero e la data di redazione del certificato	VERO	
28645	Sulla copia del certificato di installazione del limitatore di velocità devono risultare, tra l'altro, il numero di omologazione e di matricola del limitatore	VERO	
28646	Sulla copia del certificato di installazione del limitatore di velocità devono risultare, tra l'altro, il numero di telaio e di targa del veicolo su cui è montato	VERO	
28647	Sulla copia del certificato di installazione del limitatore di velocità deve risultare, tra l'altro, la dichiarazione che il limitatore è stato omologato per il tipo di veicolo su cui è montato	VERO	
28648	Il limitatore di velocità non deve essere montato sugli autobus che effettuano servizio pubblico urbano	VERO	
28649	Il limitatore di velocità deve essere montato su tutti gli autocarri, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, immatricolati dopo il 1 ottobre 2001	VERO	
28650	Su un veicolo dotato di motore Diesel, il limitatore di velocità interviene sulla mandata della pompa di iniezione oppure degli iniettori pompa	VERO	
28651	Il limitatore di velocità viene regolato dal conducente a mezzo di una leva posta sul cruscotto	FALSO	
28652	La velocità massima consentita dal limitatore ad un autobus deve essere di 80 km/h	FALSO	
28653	La velocità massima consentita dal limitatore ad un autobus deve essere di 110 km/h	FALSO	
28654	La velocità massima consentita dal limitatore ad un autocarro, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, deve essere di 80 km/h	FALSO	
28655	La velocità massima consentita dal limitatore ad un autocarro di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, deve essere di 70 km/h	FALSO	
28656	La velocità massima consentita dal limitatore ad un autocarro, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, deve essere di 100 km/h	FALSO	
28657	Il limitatore di velocità deve essere montato su tutti gli autocarri	FALSO	
28658	Il limitatore di velocità deve essere montato su tutti gli autocarri di massa superiore a 7,5 tonnellate	FALSO	
28659	Il limitatore di velocità deve essere montato su tutti gli autobus di massa superiore a 5 tonnellate	FALSO	
28660	Il limitatore di velocità deve essere montato su tutti gli autobus con più di 22 posti a sedere	FALSO	
28661	Il limitatore di velocità può essere disattivato dal conducente sui percorsi urbani	FALSO	
28662	Il limitatore di velocità può essere disattivato dal conducente quando circola su autostrade con 3 o più corsie per senso di marcia	FALSO	

28663	Il limitatore di velocità può essere disattivato dal conducente in caso di emergenza	FALSO	
28664	Il limitatore di velocità è raffreddato ad acqua	FALSO	
28665	Il limitatore di velocità interviene sul rallentatore, potenziandone l'effetto	FALSO	
28666	Sulla copia del certificato di installazione del limitatore di velocità devono risultare, tra l'altro, l'esito positivo della revisione triennale	FALSO	
28667	Sulla copia del certificato di installazione del limitatore di velocità devono risultare, tra l'altro, le generalità del tecnico che lo ha installato	FALSO	

Quesito n° 6109 - Disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28668	Il montaggio del limitatore di velocità è obbligatorio per i veicoli M2, M3, N2, N3 immatricolati dopo il 1 ottobre 2001	VERO	
28669	La verifica del corretto montaggio del limitatore di velocità avviene accertando la presenza della apposita targhetta, conforme alle norme, e del certificato di installazione	VERO	
28670	Il dispositivo limitatore di velocità agisce, se presente, sulla pompa di iniezione del veicolo	VERO	
28672	La circolazione con limitatore di velocità alterato comporta la sanzione accessoria della revoca della patente di guida	VERO	
28673	Il limitatore di velocità favorisce la riduzione dell'inquinamento atmosferico	VERO	
28674	Il montaggio del limitatore di velocità è obbligatorio solo per gli autobus	FALSO	
28675	Il dispositivo limitatore di velocità blocca il pedale dell'acceleratore	FALSO	
28676	Il dispositivo limitatore di velocità agisce sul freno di soccorso	FALSO	
28677	Il montaggio del limitatore di velocità può essere eseguito da qualsiasi officina meccanica	FALSO	
28678	Sono esentati dall'obbligo del montaggio del dispositivo limitatore di velocità solo i veicoli militari o appartenenti ai corpi di polizia	FALSO	
28679	E' esentato dall'obbligo del montaggio del dispositivo limitatore di velocità qualsiasi veicolo che faccia un servizio di linea	FALSO	
28680	La verifica del corretto montaggio del limitatore di velocità avviene provando il veicolo su strada	FALSO	
28681	La circolazione con limitatore di velocità alterato comporta la sospensione della patente da 15 giorni a tre mesi	FALSO	
28682	La verifica del corretto montaggio del limitatore di velocità avviene mediante certificato rilasciato dalla Motorizzazione Civile	FALSO	

Quesito n° 6110 - Limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28683	In un veicolo pesante, lo specchio retrovisore esterno principale destro permette la visione indiretta di un tratto di strada retrostante, a destra del veicolo	VERO	
28684	In un veicolo pesante, lo specchio retrovisore grandangolare consente di allargare l'angolo di visibilità controllato dal retrovisore principale	VERO	
28685	In un veicolo pesante, lo specchio d'accostamento permette di visualizzare la zona sottostante la portiera lato passeggero	VERO	
28686	In un veicolo pesante, lo specchio anteriore permette di vedere meglio la parte bassa della zona anteriore del veicolo	VERO	
28687	In un veicolo pesante, lo specchio retrovisore esterno principale sinistro permette la visione indiretta di un tratto di strada retrostante, a sinistra del veicolo	VERO	
28688	In un veicolo pesante, lo specchio retrovisore esterno principale destro permette la visione indiretta anche di un tratto di strada retrostante, a sinistra del veicolo	FALSO	
28689	In un veicolo pesante, lo specchio retrovisore grandangolare consente al conducente di visualizzare il tetto del veicolo	FALSO	
28690	In un veicolo pesante, lo specchio d'accostamento permette di visualizzare la zona sottostante la portiera lato conducente	FALSO	
28691	In un veicolo pesante, gli specchi retrovisori possono essere integralmente sostituiti da telecamere	FALSO	
28692	In un veicolo pesante, lo specchio retrovisore esterno deve essere chiuso quando si circola in autostrada	FALSO	

Quesito n° 6111 - Limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

28693	Il campo di visibilità in un autoveicolo può essere limitato, tra l'altro, dai montanti della carrozzeria	VERO	
28694	Il campo di visibilità in un autoveicolo può essere limitato, tra l'altro, a causa dell'altezza del veicolo stesso	VERO	
28695	Il campo di visibilità in un autoveicolo può essere limitato, tra l'altro, dalla cattiva disposizione del carico	VERO	
28696	Il campo di visibilità in un autoveicolo può essere limitato, tra l'altro, dall'assenza del lunotto posteriore	VERO	
28697	Il campo di visibilità in un autoveicolo può essere limitato, tra l'altro, dalla presenza del lunotto posteriore	FALSO	
28698	Il campo di visibilità in un autoveicolo può essere limitato, tra l'altro, da specchi retrovisori troppo grandi	FALSO	
28699	Il campo di visibilità in un autoveicolo può essere limitato, tra l'altro, dai tergicristallo	FALSO	
28700	Il campo di visibilità in un autoveicolo può essere limitato, tra l'altro, dalla presenza dell'estintore	FALSO	
28701	Il campo di visibilità in un autoveicolo può essere limitato, tra l'altro, dal parabrezza realizzato con vetro temperato	FALSO	

Quesito n° 6112 - Limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28702	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada, è necessario evitare di lasciare sul cruscotto cartine, agende, appunti, in particolare se di colore chiaro, perché potrebbero creare pericolosi riflessi sul parabrezza	VERO	
28703	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada, è necessario sostituire le spazzole tergicristallo quando non sono più in buono stato di efficienza	VERO	
28704	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada, è necessario evitare di tenere accese le luci interne del veicolo nelle ore di buio, perché limitano l'adattamento dell'occhio alla visione notturna	VERO	
28705	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada, è necessario evitare l’appannamento del parabrezza e delle vetrate laterali	VERO	
28706	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada, è necessario che il sedile di guida sia regolato correttamente in altezza	VERO	
28707	La visibilità indiretta attraverso specchi o telecamere consente di vedere zone altrimenti non visibili direttamente dal conducente	VERO	
28708	Alla guida di un mezzo pesante bisogna considerare che la visibilità indiretta attraverso specchi o telecamere, lascia comunque delle "zone d’ombra" (angoli morti della visuale) dove non è possibile scorgere veicoli o pedoni	VERO	
28709	La visibilità indiretta attraverso specchi o telecamere è efficace solo se gli stessi sono orientati correttamente	VERO	
28710	La corretta regolazione degli specchietti retrovisori dei mezzi pesanti è un elemento fondamentale per la riduzione degli incidenti che li vedono coinvolti	VERO	
28711	Per una corretta regolazione degli specchi retrovisori dei mezzi pesanti, bisogna considerare che la visibilità della parte laterale destra della strada è particolarmente importante	VERO	
28712	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada è necessario evitare di usare le alette parasole	FALSO	
28713	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada è necessario accendere le luci interne del veicolo in ogni condizione di scarsa visibilità	FALSO	
28714	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada è necessario sostituire le spazzole tergicristallo ad ogni cambio del filtro del gasolio	FALSO	
28715	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada è necessario oscurare completamente i finestrini laterali destri quando il sole tramonta da quel lato	FALSO	
28716	Per garantire una miglior visibilità diretta della strada è necessario pulire la parte interna del parabrezza con un panno leggermente cosparso di grasso siliconato	FALSO	
28717	La visibilità indiretta attraverso specchi o telecamere consente di annullare totalmente le "zone d’ombra", coprendo tutti gli angoli morti della visuale della strada	FALSO	
28718	Gli specchi retrovisori non devono essere orientati prima di partire, ma solo dopo aver percorso alcuni chilometri, per fare in modo che il veicolo si assesti	FALSO	
28719	Per una corretta regolazione degli specchi retrovisori dei mezzi pesanti occorre considerare le condizioni atmosferiche, in particolar modo il vento	FALSO	
28720	Per una corretta regolazione degli specchi retrovisori dei mezzi pesanti bisogna tenere presente l'eventualità che il conducente indossi occhiali da vista	FALSO	
28721	Gli specchi retrovisori dei mezzi pesanti si orientano automaticamente all'atto dell'inserimento della carta tachigrafica nel cronotachigrafo digitale	FALSO	

Quesito n° 6113 - Limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28722	Gli specchi interni degli autobus servono per verificare la situazione a bordo del veicolo nei pressi delle porte di discesa e salita dei passeggeri	VERO	
28723	Alle fermate, per garantire una sicura discesa o salita dei passeggeri occorre verificare attentamente la posizione dei passeggeri e degli utenti nelle vicinanze, sia attraverso gli specchi esterni che per mezzo di quelli interni all'autobus, prima di aprire o chiudere le porte	VERO	
28724	Alle fermate, per garantire la sicurezza dei passeggeri dell'autobus, prima di ripartire, occorre verificarne attentamente la loro posizione attraverso gli specchi interni dell'autobus	VERO	
28725	Se gli specchi interni di un autobus sono mal orientati, potrebbe accadere che il conducente chiuda le porte e riparta quando delle persone non hanno ancora terminato la salita o la discesa dal veicolo	VERO	
28726	Se gli specchi interni di un autobus sono mal orientati, potrebbe accadere che il conducente non veda se ci sono persone alla fermata che attendono l'autobus per salire	FALSO	
28727	Se gli specchi interni di un autobus sono mal orientati, ciò non ha grande importanza se quelli esterni sono in posizione corretta	FALSO	
28728	Non esistono mai specchi interni sugli autobus, tutt'al più è presente una telecamera a circuito chiuso su quelli di classe B	FALSO	

Quesito n° 6114 - Limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28729	La presenza di un rimorchio agganciato rende ancora più importante il corretto orientamento degli specchi retrovisori esterni	VERO	
28730	Durante il rientro in corsia di marcia dopo un sorpasso, la presenza di un rimorchio agganciato, obbliga il conducente a verificare con attenzione, attraverso gli specchi retrovisori destri, la posizione del rimorchio rispetto al veicolo sorpassato	VERO	
28731	A bordo di un autotreno, durante le svolte a destra nei centri urbani, è fondamentale controllare attraverso gli specchi che il rimorchio non invada i marciapiedi	VERO	
28732	A bordo di un autotreno, durante le svolte a destra nei centri urbani, è fondamentale controllare attraverso gli specchi che il rimorchio non vada a urtare ciclisti o ciclomotoristi presenti nelle vicinanze	VERO	
28733	A bordo di un autoarticolato, durante le svolte a destra nei centri urbani, è fondamentale controllare attraverso gli specchi che il rimorchio non invada i marciapiedi	VERO	
28734	A bordo di un autoarticolato, durante le svolte a destra nei centri urbani, è fondamentale controllare attraverso gli specchi che il rimorchio non vada a urtare ciclisti o ciclomotoristi presenti nelle vicinanze	VERO	
28735	A bordo di un autotreno o di un autoarticolato, durante le svolte a sinistra all'uscita di una strada stretta, l'autista deve tenere presente il pericolo che rappresenta, in quanto perde visibilità dagli specchi posti sul lato destro per effetto della maggior rotazione della motrice rispetto al rimorchio o al semirimorchio	VERO	
28736	Durante il rientro in corsia di marcia dopo un sorpasso, la presenza di un semirimorchio agganciato, obbliga il conducente a verificare con attenzione, attraverso gli specchi retrovisori destri, la posizione del semirimorchio rispetto al veicolo sorpassato	VERO	
28737	In presenza di un rimorchio agganciato, lo stesso deve essere dotato di specchi esterni orientati verso la motrice	FALSO	
28738	A bordo di un autotreno o di un autoarticolato deve essere montata una telecamera che mostri all'autista il retro del rimorchio se il complesso veicolare è più lungo di 15,50 metri	FALSO	
28739	A bordo di un autotreno o di un autoarticolato, durante le svolte a sinistra all'uscita di una strada stretta, gli specchi posti sul lato destro sono realizzati in modo da permettere sempre una completa visibilità dell'estremità destra del rimorchio o del semirimorchio	FALSO	
28740	A bordo di un autotreno o di un autoarticolato devono essere montati per legge specchi retrovisori maggiorati di tipo omologato specificamente per il traino	FALSO	
28741	L'autista di un autotreno, dopo aver agganciato la motrice deve, prima di iniziare il viaggio, sostituire i normali specchi retrovisori con quelli specifici previsti per il traino	FALSO	
28742	L'autista di un autotreno, dopo aver agganciato la motrice deve, prima di iniziare il viaggio, allargare gli specchi retrovisori, portandoli sulla specifica posizione "traino", prevista dalle norme di circolazione	FALSO	
28743	Il rimorchio o semirimorchio agganciato non peggiora la visibilità posteriore della strada al conducente perché non è mai più largo della motrice o del trattore	FALSO	

Quesito n° 6115 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28748	Il ribaltamento di un veicolo pesante può essere causato dal cedimento della banchina laterale	VERO	
28749	Il ribaltamento di un veicolo pesante può avvenire più facilmente in rettilineo e su strada piana	FALSO	
28750	Per migliorare la stabilità di marcia del veicolo è bene che il carico o i passeggeri siano posizionati il più possibile sul suo lato destro	FALSO	
28751	Per migliorare la stabilità di marcia del veicolo è bene che il carico o i passeggeri siano posizionati il più possibile sul lato opposto a quello dove si trova il conducente	FALSO	
28752	Quanto più è alto il baricentro del veicolo, tanto più stabile è il veicolo stesso	FALSO	
28753	Il vento laterale influisce sulla stabilità del veicolo unicamente se sta percorrendo una curva	FALSO	
28744	In un veicolo da trasporto, la posizione del baricentro dipende dalla natura e dalla disposizione del carico	VERO	
28745	Se il baricentro del veicolo è troppo alto, ovvero troppo spostato verso l'avanti o verso il retro, la sua stabilità di marcia è compromessa	VERO	
28746	Quanto più basso è il baricentro del carico, tanto più stabile è il veicolo stesso durante la marcia	VERO	
28747	Quanto più basso è il baricentro del veicolo, tanto più stabile è il veicolo stesso	VERO	

Quesito n° 6116 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28754	Durante una curva, il liquido contenuto in una cisterna si sposta lateralmente verso il lato esterno della curva stessa, aumentando il pericolo di uscita di strada	VERO	
28755	In seguito ad una frenata, il liquido contenuto in una cisterna tende a spostarsi in avanti, spingendo il veicolo nella direzione di marcia	VERO	
28756	I diaframmi interni della cisterna riducono gli spostamenti del liquido nelle situazioni di marcia più critiche (curva, accelerazione, frenata)	VERO	
28757	Se i diaframmi interni di una cisterna sono aperti, essi non impediscono il passaggio del liquido da uno scomparto ad un altro ma lo rendono più lento e più contenuto	VERO	
28758	Una cisterna monoscomparto è particolarmente instabile quando il suo riempimento è circa il 50/60% del volume totale	VERO	
28759	La forma di una cisterna influisce sulla stabilità del veicolo in curva	VERO	
28760	Una cisterna monoscomparto è più soggetta al pericolo di ribaltamento quando il suo riempimento è parziale (50/60%)	VERO	
28761	Il trasporto di materie in polvere con una cisterna è meno problematico rispetto al trasporto di sostanze liquide	VERO	
28762	In seguito ad una brusca accelerata, il liquido contenuto in una cisterna tende a spostarsi all'indietro, sovraccaricando le ruote posteriori del veicolo	VERO	
28763	Imboccando una forte discesa, il liquido contenuto in una cisterna tende a spostarsi in avanti, spingendo il veicolo nella direzione di marcia	VERO	
28764	Imboccando una forte salita, il liquido contenuto in una cisterna tende a spostarsi all'indietro, sovraccaricando le ruote posteriori del veicolo	VERO	
28765	Durante una curva il liquido di una cisterna si sposta verso l’interno della curva stessa a causa della forma della cisterna	FALSO	
28766	In seguito ad una frenata dell’autocisterna, il liquido contenuto, a causa della sua inerzia, si sposta verso la parete posteriore	FALSO	
28767	In un veicolo per il trasporto di liquidi, i diaframmi interni della cisterna servono principalmente come rinforzo della struttura	FALSO	
28768	Le aperture dei diaframmi interni in una cisterna hanno lo scopo esclusivo di permettere il passaggio di una persona per la pulizia della cisterna stessa	FALSO	
28769	Quando il riempimento di un’autocisterna è di circa il 50-60% della sua capienza, la stabilità del veicolo è maggiore perché il baricentro è più basso	FALSO	
28770	La forma di una cisterna non ha nessuna influenza sulla stabilità del veicolo, salvo quando trasporta sostanze in polvere	FALSO	
28771	Un’autocisterna è più soggetta al ribaltamento quando viaggia a vuoto	FALSO	
28772	Il trasporto di sostanze liquide con un’autocisterna è meno pericoloso del trasporto di sostanze in polvere	FALSO	
28773	Imboccando una forte salita, il liquido contenuto in una cisterna tende a spostarsi in avanti, spingendo il veicolo nella direzione di marcia	FALSO	

Quesito n° 6117 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28774	La verifica della corretta sistemazione del carico spetta al conducente	VERO	
28775	La verifica della corretta sistemazione del carico riguarda tutta la durata del trasporto	VERO	
28776	Il sovraccarico si ha quando il carico supera per massa il valore di portata del veicolo	VERO	
28777	La verifica della corretta sistemazione del carico spetta unicamente all'azienda di autotrasporto titolare della carta di circolazione del veicolo	FALSO	
28778	La verifica della corretta sistemazione del carico riguarda il momento della partenza, ma non quello della riconsegna se questa avviene su proprietà privata del destinatario	FALSO	
28779	La portata del veicolo indica il valore massimo in massa della merce trasportata, con una franchigia del 10% per merci deperibili ad alto contenuto di acqua	FALSO	

Quesito n° 6118 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28780	Se si trasportano carichi sporgenti, occorre verificare che essi non sporgano posteriormente oltre i 3/10 della lunghezza del veicolo	VERO	
28781	I carichi comunque sporgenti posteriormente vanno segnalati con gli appositi pannelli di tipo omologato	VERO	
28782	Se il carico sporge posteriormente per tutta la larghezza del veicolo occorre segnalarlo con due pannelli omologati di figura, posti alle due estremità, destra e sinistra, della sporgenza	VERO	
28783	Il carico non può, di norma, sporgere anteriormente rispetto alla sagoma del veicolo	VERO	
28784	Il carico non può, di norma, sporgere lateralmente oltre 30 centimetri rispetto alle luci di posizione del veicolo	VERO	
28785	Nel caso del rimorchio o del semirimorchio, il carico può sporgere dalla parte posteriore di non più di 1 metro	FALSO	
28786	Se si trasportano carichi sporgenti, occorre verificare che essi non sporgano anteriormente oltre i 3/10 della lunghezza del veicolo	FALSO	
28787	Se si trasportano carichi sporgenti, occorre verificare che essi non sporgano lateralmente oltre i 3/10 rispetto alla larghezza del veicolo	FALSO	
28788	Se si trasportano carichi sporgenti, occorre segnalarlo con gli appositi pannelli di figura	FALSO	
28789	Se si trasportano carichi sporgenti lateralmente, gli stessi devono essere segnalati, sul lato sinistro, da due pannelli di figura, posti all'estremità anteriore e posteriore del carico	FALSO	

Quesito n° 6119 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28790	Se per il carico o scarico si utilizza la gru montata sul veicolo, prima di iniziare le operazioni, occorre assicurarsi di aver bloccato il veicolo con i piedi telescopici	VERO	
28791	Quando si scarica il veicolo caricato con pallets pesanti su doppia fila, è bene scaricarne alternativamente uno per lato, per non sbilanciare il veicolo	VERO	
28792	Quando si scarica un veicolo con cassone ribaltabile pieno di sabbia o materiale simile, è bene farlo con molta gradualità e attenzione, facendosi guidare da persona a terra, per limitare il rischio di ribaltamento del veicolo	VERO	
28793	Quando si trasporta materiale che debba essere trattenuto da cinghie, per il loro serraggio può essere necessario l'uso di un cricchetto tenditore	VERO	
28794	Quando si carica o scarica materiale occorre sempre indossare i guanti protettivi e, se necessario, il casco e gli occhiali	VERO	
28795	Quando si scollegano i tubi dell'aria compressa dei giunti del rimorchio o semirimorchio, occorre prima aver indossato idonei indumenti protettivi	VERO	
28796	Quando si trasportano liquidi in cisterna, prima di partire, occorre assicurarsi della corretta chiusura dei portelli dei passi d'uomo	VERO	
28797	Quando si circola con un veicolo dotato di gru, occorre assicurarsi di averla ben fissata prima di mettersi in moto	VERO	
28798	Se si circola con veicolo trasportante pallets che riempiono meno della metà del vano di carico, non vi sono problemi durante le frenate e le accelerazioni	FALSO	
28799	Quando si scarica un veicolo con cassone ribaltabile pieno di sabbia o materiale simile, è bene farlo con rapidità e senza mai arrestarsi fino al fine corsa del pistone sollevatore, per evitare che il materiale si blocchi e si debba così scaricarlo a mano	FALSO	
28800	Se per il carico o scarico si utilizza la gru montata sul veicolo, prima di iniziare le operazioni, occorre assicurarsi di aver calato i piedi telescopici dalla sola parte dove si posa a terra il carico	FALSO	
28801	Quando si scarica il veicolo caricato con pallets pesanti su doppia fila, è bene scaricare prima tutta la fila dal lato conducente, perché in tal modo si migliora la stabilità del veicolo	FALSO	
28802	Quando si carica o scarica materiale occorre indossare i guanti protettivi solo d'inverno, per evitare l'intorpidimento delle dita, l'estate è invece più sicuro manovrare senza, perché si ha migliore sensibilità	FALSO	
28803	Per caricare o scaricare legname in tronchi di lunghezza superiore ai 7 metri, occorre la presenza a terra di una Guardia Forestale	FALSO	
28804	E' vietato circolare in autostrada con autoveicoli muniti di gru per il carico e scarico delle merci	FALSO	

Quesito n° 6120 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28805	Gli autobus sono di norma muniti di porte e uscite di sicurezza	VERO	
28806	Gli autobus sono di norma muniti di estintori	VERO	
28807	Gli autobus sono di norma muniti di cassetta del pronto soccorso	VERO	
28808	Gli estintori presenti a bordo degli autobus devono essere revisionati ogni 6 mesi	VERO	
28809	Gli autobus con un numero di posti a sedere non superiore a 30 posti devono essere muniti di un estintore a schiuma da 5 litri o a neve carbonica da 2 chilogrammi	VERO	
28810	Gli autobus fino a 22 posti a sedere devono essere dotati di 3 uscite di emergenza	VERO	
28811	Gli autobus fino a 35 posti a sedere devono essere dotati di 4 uscite di emergenza	VERO	
28812	Gli autobus oltre i 35 posti a sedere devono essere dotati di 5 uscite di emergenza	VERO	
28813	I veicoli aventi massa complessiva a pieno carico maggiore di 3,5 tonnellate devono essere muniti di una coppia di cunei	VERO	
28814	Sugli autobus, gli spazi riservati alle sedie a rotelle devono essere obbligatoriamente muniti di sistemi di ritenuta	VERO	
28815	Almeno un estintore in dotazione agli autobus deve essere sistemato in prossimità del sedile del conducente	VERO	
28816	I veicoli aventi massa complessiva a pieno carico maggiore di 3,5 tonnellate devono essere muniti di almeno due coppie di cunei	FALSO	
28817	Sugli autobus, gli spazi riservati alle sedie a rotelle non devono essere obbligatoriamente muniti di sistemi di ritenuta	FALSO	
28818	Tutti gli estintori in dotazione agli autobus devono essere sistemati in prossimità del sedile del conducente	FALSO	
28819	Gli autobus sono di norma muniti di tester per il rilevamento di assunzione sostanze alcoliche	FALSO	

28820	Gli autobus sono di norma muniti di almeno 3 porte e uscite di sicurezza	FALSO	
28821	Gli autobus con numero di passeggeri superiore a 17 devono essere muniti di almeno 2 cassette del pronto soccorso	FALSO	
28822	Gli estintori presenti a bordo degli autobus devono essere revisionati ogni 12 mesi	FALSO	
28823	Gli autobus fino a 30 posti a sedere devono essere muniti di un estintore a schiuma da 2 litri o a neve carbonica da 5 chilogrammi	FALSO	
28824	Gli autobus oltre i 22 posti a sedere devono essere dotati di 3 uscite di emergenza	FALSO	
28825	Gli autobus oltre i 35 posti a sedere devono essere dotati di 4 uscite di emergenza	FALSO	
28826	Gli autobus fino a 22 posti a sedere devono essere dotati di 1 uscita di emergenza	FALSO	

Quesito n° 6121 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28827	Durante la marcia, tutti gli occupanti di età superiore a 3 anni degli autobus senza posti in piedi devono indossare idonei sistemi di ritenuta, se il veicolo ne è dotato	VERO	
28828	Durante la marcia, i conducenti degli autocarri adibiti al trasporto di merci sono, di norma, obbligati a indossare le cinture di sicurezza, se il veicolo ne è dotato	VERO	
28829	Durante la marcia, il conducente di un autobus in servizio interregionale deve indossare le cinture di sicurezza, se il veicolo ne è dotato	VERO	
28830	Durante la marcia in un centro abitato, i conducenti degli autocarri sono, di norma, obbligati a indossare le cinture di sicurezza, ove i veicoli ne siano dotati	VERO	
28831	Durante la marcia, i conducenti di autocarri di massa complessiva a pieno carico inferiore a 3,5 tonnellate sono, di norma, obbligati a indossare le cinture di sicurezza, ove i veicoli ne siano dotati	VERO	
28832	L'uso delle cinture di sicurezza non è di norma obbligatorio per i passeggeri di autobus in servizio interregionale, anche se gli stessi ne sono dotati	FALSO	
28833	Di norma, le cinture di sicurezza non sono obbligatorie sugli autocarri di massa complessiva inferiore a 3,5 tonnellate	FALSO	
28834	Di norma, le cinture di sicurezza non sono obbligatorie sugli autobus di categoria M3	FALSO	
28835	La legge non prevede esenzioni dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza per i passeggeri di autobus che effettuano servizi interregionali	FALSO	
28836	Di norma la legge non obbliga i conducenti di autocarri che circolano nei centri abitati ad indossare le cinture di sicurezza	FALSO	

Quesito n° 6122 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28837	E’ opportuno che il conducente ricordi ai passeggeri l’obbligo di indossare le cinture di sicurezza	VERO	
28838	E' opportuno che il conducente verifichi periodicamente l’efficienza delle cinture di sicurezza presenti sul veicolo	VERO	
28839	Durante la marcia, tutti gli occupanti di età superiore a 3 anni degli autobus senza posti in piedi devono indossare idonei sistemi di ritenuta, se il veicolo ne è dotato	VERO	
28840	Il conducente di un autobus NCC è responsabile dei danni eventualmente subiti dal passeggero che, senza giustificato motivo, non abbia indossato le cinture di sicurezza durante la circolazione	VERO	
28841	Durante la marcia, il conducente di un autobus in servizio interregionale deve indossare le cinture di sicurezza, se il veicolo ne è dotato	VERO	
28842	L'uso delle cinture di sicurezza non è di norma obbligatorio per i passeggeri di autobus in servizio interregionale, anche se gli stessi ne sono dotati	FALSO	
28843	Di norma, le cinture di sicurezza non sono obbligatorie sugli autobus di categoria M3	FALSO	
28844	La legge non prevede esenzioni dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza per i passeggeri di autobus che effettuano servizi interregionali	FALSO	
28845	Il conducente di un autobus non ha l'obbligo di ricordare ai passeggeri di indossare, quando previsto, le cinture di sicurezza	FALSO	
28846	Le cinture di sicurezza degli autocarri non sono soggette ad omologazione	FALSO	
28847	Le cinture di sicurezza degli autobus non sono soggette ad omologazione	FALSO	
28848	Il conducente di un autobus adibito a trasporto locale in servizio urbano deve ricordare ai passeggeri seduti l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza	FALSO	

Quesito n° 6123 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28849	Sono previste sanzioni per chi, pur facendo uso della cintura di sicurezza, ne alteri o ostacoli il normale funzionamento	VERO	
28850	Il conducente che non abbia indossato la cintura di sicurezza durante la marcia, può essere proiettato contro il parabrezza in caso d'improvvisa frenata	VERO	
28851	Le donne in stato di gravidanza con particolari condizioni di rischio, purché opportunamente certificate, non sono obbligate ad indossare le cinture di sicurezza	VERO	
28852	Le persone che soffrono di particolari malattie, purché opportunamente certificate, non sono obbligate ad indossare la cintura di sicurezza	VERO	
28853	Se il veicolo è dotato di airbag frontali e laterali, si può fare a meno di indossare la cintura di sicurezza	FALSO	
28854	Le cinture di sicurezza devono essere obbligatoriamente allacciate solo se si circola a velocità uguale o superiore a 30 km/h	FALSO	
28855	Le persone di età superiore a 65 anni non sono obbligate ad indossare le cinture di sicurezza	FALSO	
28856	Coloro che guidano per più di 7 ore al giorno sono esentati dall'uso delle cinture di sicurezza	FALSO	

Quesito n° 6124 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28885	Durante la stagione invernale, gli estintori presenti sugli autobus possono essere tenuti all'interno del portabagagli	FALSO	
28886	Ogni sei mesi il conducente deve provare l'estintore presente sull'autobus, azionandolo per due secondi, annotando data ed esito della prova sull'apposita targhetta posta sull'estintore	FALSO	
28887	Gli estintori presenti sugli autobus devono essere controllati ogni dodici mesi	FALSO	
28888	L'annotazione dell'avvenuto controllo semestrale degli estintori presenti sull'autobus deve essere conservata presso l'azienda titolare del veicolo	FALSO	
28889	Il pulsante di emergenza presente sull'autobus deve trovarsi sotto il sedile del conducente, per evitare il pericolo di azionamento involontario	FALSO	
28890	Sugli autobus interregionali con più di trenta posti e percorso superiore a 500 chilometri, deve essere presente a bordo un medico o un paramedico che si occupi di eventuali soccorsi sanitari	FALSO	
28891	Le uscite di emergenza presenti sugli autobus con più di trenta posti possono essere solo porte	FALSO	
28857	Gli autobus devono essere dotati di due cunei fermaruota	VERO	
28858	I rimorchi degli autobus, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, devono essere dotati di due cunei fermaruota	VERO	
28859	Sugli autobus con al massimo trenta posti, deve trovarsi almeno un estintore da cinque litri se a schiuma o uno da due chili se a neve carbonica	VERO	
28860	Sugli autobus con più di trenta posti, deve trovarsi almeno un estintore da cinque litri se a schiuma, oppure due estintori da due chili ciascuno se a neve carbonica	VERO	
28861	Sugli autobus, ogni estintore deve essere alloggiato in idonea sede di cui una situata nei pressi del conducente	VERO	
28862	Gli estintori presenti sugli autobus devono essere di tipo omologato	VERO	
28863	Gli estintori presenti sugli autobus devono sottostare a controllo periodico a scadenze prefissate	VERO	
28864	Gli estintori presenti sugli autobus devono essere controllati ogni sei mesi	VERO	
28865	L'avvenuto controllo degli estintori presenti sugli autobus da parte di ditta specializzata, deve essere attestato da annotazione posta su apposita targhetta fissata sull'estintore stesso	VERO	
28866	Sugli autobus devono essere presenti una o più cassette, in base a quanto previsto dall'autorizzazione, contenenti il materiale di primo soccorso previsto dalle norme	VERO	
28867	Sugli autobus devono essere presenti uscite di emergenza idoneamente segnalate	VERO	
28868	Le uscite di emergenza presenti sugli autobus possono essere porte, finestrini o botole	VERO	
28869	Sugli autobus deve essere presente un pulsante di emergenza posto a portata di mano del conducente	VERO	
28870	Il pulsante di emergenza presente sugli autobus, se premuto, consente l'immediato arresto del motore in caso di incidente	VERO	

28871	Gli autobus devono essere dotati di estintori nel caso non abbiano uscite di sicurezza	FALSO	
28872	Gli estintori degli autobus devono essere sostituiti in occasione della revisione periodica del veicolo	FALSO	
28873	L'avvenuto controllo degli estintori presenti sugli autobus deve essere certificato dal conducente del veicolo	FALSO	
28874	L'avvenuto controllo degli estintori presenti sugli autobus deve essere annotato sulla carta di circolazione del veicolo	FALSO	
28875	Gli estintori presenti sugli autobus non possono che essere del tipo a schiuma	FALSO	
28876	Le cassette contenenti materiale di primo soccorso non sono necessarie se sull'autobus è presente un contatto radiomobile con un ospedale	FALSO	
28877	Ogni sei mesi gli estintori presenti sugli autobus vanno svuotati, puliti internamente e ricaricati	FALSO	
28878	Il pulsante di emergenza presente sugli autobus, se premuto, consente l'immediata apertura di tutte le porte del veicolo	FALSO	
28879	Il pulsante di emergenza presente sugli autobus, se premuto, consente l'immediata espulsione verso l'esterno dei vetri dei finestrini di sicurezza	FALSO	
28880	Il pulsante di emergenza presente sugli autobus, se premuto, consente di lanciare un messaggio di SOS al numero di telefono 118	FALSO	
28881	Sugli autobus con al massimo trenta posti, deve trovarsi almeno un estintore da otto litri se a schiuma o uno da tre chili se a neve carbonica	FALSO	
28882	Sugli autobus con al massimo trenta posti, deve trovarsi almeno un estintore da cinque chili a polvere	FALSO	
28883	Sugli autobus interregionali con più di trenta posti, deve trovarsi almeno un estintore da 200 grammi a schiuma per ogni fila di sedili	FALSO	
28884	Sugli autobus con più di trenta posti, deve trovarsi almeno un estintore da otto chili a schiuma, oppure due estintori da quattro chili se a neve carbonica	FALSO	

Quesito n° 6125 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28892	E' opportuno che il conducente verifichi, prima di ogni viaggio, la posizione, pulizia e stato generale degli specchi retrovisori del veicolo	VERO	
28893	Anche se gli specchi retrovisori sono ben regolati, esistono parti della strada che il conducente non riesce a vedere	VERO	
28894	Vi sono parti della strada che il conducente riesce a vedere direttamente e altre che può vedere solo di riflesso attraverso gli specchi retrovisori	VERO	
28895	Se gli specchi retrovisori sono ben regolati, non esistono parti della strada che il conducente non possa vedere chiaramente	FALSO	
28896	Se gli specchi retrovisori di un lato sono sporchi o danneggiati, non vi sono pericoli se quelli dell'altro lato sono in perfetto ordine	FALSO	
28897	Gli specchi retrovisori possono essere integralmente sostituiti da telecamere opportunamente disposte	FALSO	

Quesito n° 6126 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28898	Il proprietario o il conducente devono seguire lo scadenzario degli interventi di manutenzione programmata indicato sul manuale di uso e manutenzione fornito dal costruttore del veicolo	VERO	
28899	La pulizia del parabrezza è rilevante anche ai fini del funzionamento e della durata delle spazzole del tergicristallo	VERO	
28900	Prima di partire occorre verificare la pulizia delle superfici vetrate e degli specchi retrovisori	VERO	
28901	Vanno verificati periodicamente lo stato di usura e la pressione di gonfiaggio di tutti gli pneumatici	VERO	
28902	Prima di iniziare il viaggio devono essere verificati i livelli di olio per il motore, liquido di raffreddamento e liquido lavacristalli	VERO	
28903	All'inizio del viaggio è necessario verificare il livello del liquido dei freni, del liquido della batteria e lo stato delle spazzole tergicristallo	VERO	
28904	Tutti gli autobus hanno l'obbligo di revisione periodica annuale	VERO	
28905	La revisione periodica di un autobus deve essere effettuata entro il mese corrispondente a quello in cui è stata sostenuta la revisione nell'anno precedente	VERO	
28906	Prima di iniziare il viaggio, il conducente deve provvedere a verificare il funzionamento di tutti i dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva	VERO	

28907	Il conducente, prima di iniziare il viaggio, deve provvedere alla verifica di eventuali perdite d’olio dalle condotte degli organi di frenatura	VERO	
28908	La pulizia del parabrezza non è rilevante ai fini del funzionamento e della durata delle spazzole del tergicristallo	FALSO	
28909	Il conducente, prima di partire, non è tenuto a verificare la pulizia delle superfici vetrate in quanto facilmente soggette ad imbrattamento durante il percorso	FALSO	
28910	La pressione di gonfiaggio degli pneumatici di un autobus deve essere verificata e comparata con i valori minimi indicati sulla carta di circolazione	FALSO	
28911	Prima di iniziare qualunque viaggio con un autobus, devono essere verificati i livelli di olio del cambio di velocità e degli organi del differenziale	FALSO	
28912	Non è consigliato, ogni qualvolta si inizi un viaggio con un autobus, controllare il livello del liquido dei freni, del liquido della batteria e lo stato delle spazzole tergicristallo	FALSO	
28913	Tutti gli autobus hanno l’obbligo di revisione periodica biennale	FALSO	
28914	La revisione periodica di un autobus deve essere effettuata entro il mese successivo a quello in cui è stata sostenuta la revisione nell’anno precedente	FALSO	
28915	La circolazione di un autobus in difetto di revisione è punita con il solo ritiro della carta di circolazione	FALSO	
28916	La circolazione di un autobus in difetto di revisione è punita con il ritiro della patente di guida dell’autista	FALSO	
28917	Durante il viaggio, il conducente di un autobus è tenuto a verificare in ogni momento il funzionamento di tutti i dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva, con particolare riferimento ai dispositivi di illuminazione delle uscite di servizio	FALSO	
28918	Il conducente prima di iniziare il viaggio non ha l’obbligo di provvedere alla verifica di eventuali perdite d’olio dalle condotte degli organi di frenatura in quanto tale incombenza spetta in ogni caso al proprietario del mezzo	FALSO	

Quesito n° 6127 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28919	Per autobus di classe "A" si intende un autobus con posti in piedi e con numero totale di passeggeri ammesso inferiore a 22, senza contare il conducente	VERO	
28920	Per autobus di classe "B" si intende un autobus con solo posti a sedere e con numero totale di passeggeri ammesso inferiore a 22, senza contare il conducente	VERO	
28921	Per autobus di classe "I" si intende un autobus con posti in piedi e con numero totale superiore a 22, senza contare il conducente	VERO	
28922	Per autobus di classe "III" si intende un autobus con solo posti a sedere e con numero totale superiore a 22, senza contare il conducente	VERO	
28923	Un autobus con servizio interurbano senza passeggeri in piedi può appartenere alla classe "III" o alla classe "B"	VERO	
28924	Un autobus con servizio di NCC può appartenere alla classe "III" o alla classe "B"	VERO	
28925	Un autobus con servizio urbano può appartenere alla classe "I" o alla classe "A"	VERO	
28926	Un autobus con servizio suburbano può appartenere alla classe "I" o alla classe "A"	VERO	
28927	Un autobus con servizio interurbano con posti in piedi può appartenere alla classe "II" o alla classe "A"	VERO	
28928	Un autobus con servizio interurbano senza passeggeri in piedi può appartenere alla classe "III" o alla classe "B"	VERO	
28929	Per gli autobus urbani e suburbani non esiste un obbligo di colore particolare	VERO	
28930	Gli autobus con servizio suburbano non possono avere posti in piedi	FALSO	
28931	Gli autobus con servizio suburbano possono avere al massimo 10 posti in piedi	FALSO	
28932	Gli autobus con servizio suburbano non possono avere più del 25% di posti in piedi	FALSO	
28933	Un autobus con servizio interurbano con posti in piedi può appartenere alla classe "I" o alla classe "B"	FALSO	
28934	Un autobus con servizio interurbano senza passeggeri in piedi può appartenere alla classe "II" o alla classe "A"	FALSO	
28935	Un autobus granturismo può appartenere alla classe "I" o alla classe "A"	FALSO	
28936	Un autobus in uso proprio appartiene alla classe "P"	FALSO	

28937	Un autobus con servizio di NCC può appartenere alla classe "II" o alla classe "A"	FALSO	
28938	Gli scuolabus sono veicoli per uso speciale	FALSO	

Quesito n° 6128 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28939	La categoria internazionale M1 comprende veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente	VERO	
28940	La categoria internazionale M2 comprende veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 tonnellate	VERO	
28941	La categoria internazionale M3 comprende veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 tonnellate	VERO	
28942	La categoria internazionale M comprende veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi almeno quattro ruote	VERO	
28943	La categoria internazionale M comprende veicoli a motore destinati al trasporto di persone	VERO	
28944	La categoria internazionale M1 comprende veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 tonnellate	FALSO	
28945	La categoria internazionale M2 comprende veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 10 tonnellate	FALSO	
28946	La categoria internazionale M3 comprende veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 tonnellate	FALSO	
28947	La categoria internazionale M4 comprende veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 tonnellate	FALSO	
28948	La categoria internazionale M comprende rimorchi e semirimorchi	FALSO	

Quesito n° 6129 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28949	La categoria internazionale N1 comprende i veicoli a motore destinati al trasporto di merci, con massa massima non superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
28950	La categoria internazionale N2 comprende veicoli a motore destinati al trasporto di merci, con massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate	VERO	
28951	La categoria internazionale N3 comprende veicoli a motore destinati al trasporto di merci, con massa massima superiore a 12 tonnellate	VERO	
28952	La categoria internazionale N comprende veicoli a motore destinati al trasporto di cose, aventi almeno quattro ruote	VERO	
28953	La categoria internazionale N comprende veicoli a motore destinati al trasporto di cose	VERO	
28954	La categoria internazionale N1 comprende veicoli destinati al trasporto di cose, aventi massa massima non superiore a 5 tonnellate	FALSO	
28955	La categoria internazionale N2 comprende veicoli destinati al trasporto di cose, aventi massa massima superiore a 10 tonnellate, ma non superiore a 20 tonnellate	FALSO	
28956	La categoria internazionale N3 comprende veicoli destinati al trasporto di cose, aventi massa massima non superiore a 10 tonnellate	FALSO	
28957	La categoria internazionale NP comprende veicoli destinati al trasporto di cose in conto proprio	FALSO	
28958	La categoria internazionale N comprende rimorchi e semirimorchi	FALSO	
28959	La categoria internazionale NT comprende veicoli destinati al trasporto di cose in conto terzi	FALSO	

Quesito n° 6130 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28960	La categoria internazionale O1 comprende i rimorchi di massa massima non superiore a 0,75 tonnellate	VERO	
28961	La categoria internazionale O2 comprende i rimorchi di massa massima oltre 0,75 tonnellate ma non oltre 3,5 tonnellate	VERO	

28962	La categoria internazionale O3 comprende i rimorchi di massa massima oltre 3,5 tonnellate ma non oltre 10 tonnellate	VERO	
28963	La categoria internazionale O4 comprende i rimorchi di massa massima superiore a 10 tonnellate	VERO	
28964	La categoria internazionale O comprende rimorchi e semirimorchi	VERO	
28965	La categoria internazionale O1 comprende i carrelli appendice	FALSO	
28966	La categoria internazionale O2 comprende i rimorchi di massa massima superiore a 2 tonnellate	FALSO	
28967	La categoria internazionale O3 comprende quei rimorchi di massa superiore a 10 tonnellate che sono dotati di frenatura continua e sospensioni pneumatiche	FALSO	
28968	La categoria internazionale O4 comprende i rimorchi e i semirimorchi che possono essere utilizzati nella marcia fuoristrada	FALSO	
28969	La categoria internazionale O comprende tutti i veicoli di importazione extra UE	FALSO	
28970	La categoria internazionale O5 comprende i rimorchi e i semirimorchi con agganciamento automatico	FALSO	

Quesito n° 6131 - Fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli - Responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28971	Nella classificazione internazionale dei veicoli, il simbolo "G", associato a quello della categoria internazionale di appartenenza M o N, identifica i veicoli fuoristrada	VERO	
28972	Nella classificazione internazionale dei veicoli, il simbolo "G", associato a quello della categoria internazionale di appartenenza M o N, identifica i veicoli ad uso militare	FALSO	

Quesito n° 6132 - Sistemi di aggancio alla motrice di rimorchi e semirimorchi e relativi sistemi di frenatura (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
28973	L'agganciamento fra motrice e rimorchio avviene tramite campana e timone	VERO	
28974	Il timone del rimorchio è collegato alla ralla posta sul rimorchio	VERO	
28975	Il timone del rimorchio consente la sterzatura del rimorchio	VERO	
28976	Il timone del rimorchio si collega alla campana tramite l'occhione	VERO	
28977	Gli organi di traino vanno periodicamente ingrassati	VERO	
28978	Il rimorchio a volta corretta ha due ralle con un cavo a otto che le collega	VERO	
28979	Il rimorchio a volta corretta permette, rispetto ad altri rimorchi, di ridurre la fascia di ingombro del complesso	VERO	
28980	La frenatura di un rimorchio con freno continuo e automatico è anticipata rispetto a quella della motrice	VERO	
28981	Un rimorchio con freno ad inerzia non può superare i 3.500 chilogrammi di massa complessiva	VERO	
28982	In caso di sganciamento accidentale del rimorchio con freno ad inerzia entra in funzione il freno di soccorso	VERO	
28983	Dopo aver agganciato calotta e sfera, si deve allacciare il cavo d'acciaio del freno di soccorso	VERO	
28984	Dopo aver agganciato calotta e sfera, si deve allacciare il cavo elettrico	VERO	
28985	Dopo aver agganciato calotta e sfera si deve alzare il ruotino pivottante	VERO	
28986	Quando si raggiunge la pressione massima nei serbatoi, il regolatore di pressione impedisce che siano alimentati con altra aria	VERO	
28987	Nei rimorchi dotati di freni pneumatici, in caso di rottura dei tubi di collegamento motrice-rimorchio si mette in funzione la frenatura automatica	VERO	
28988	In presenza di bielemento frenante, il freno di stazionamento utilizza la forza meccanica fornita da una molla	VERO	
28989	Per trainare un veicolo in avaria dotato di bielemento frenante, si può sbloccare il freno di stazionamento agendo su un dispositivo meccanico	VERO	
28990	Sul timone è punzonato il numero del telaio del rimorchio	VERO	
28991	Per la frenatura di un rimorchio con freno continuo e automatico esiste un solo serbatoio montato sulla motrice	FALSO	
28992	Nel tubo moderabile c'è sempre aria in pressione	FALSO	
28993	Nel tubo automatico l'aria va in pressione quando il conducente schiaccia il pedale del freno	FALSO	
28994	Il sistema di aggancio dell'autotreno è caratterizzato dalla presenza di una ralla sulla motrice	FALSO	
28995	Il gancio a sfera è l'organo di traino tipico per rimorchi superiori alle 3,5 tonnellate di massa	FALSO	

28996	Il freno ad inerzia necessita di un impianto oleopneumatico sul semirimorchio	FALSO	
28997	Le ralle con rivestimento in teflon necessitano di un ingrassaggio settimanale	FALSO	
28998	I semigiunti di accoppiamento motrice-rimorchio dell'impianto frenante permettono il trasferimento di olio in pressione	FALSO	
28999	La pressione d'esercizio dell'impianto frenante pneumatico è di circa 25 bar	FALSO	
29000	Il timone del rimorchio deve avere lunghezza massima 60 centimetri	FALSO	
29001	Il timone del rimorchio sopporta sempre un carico verticale	FALSO	
29002	Gli organi di traino vanno ingrassati solo in occasione di revisione veicolo	FALSO	
29003	Nel regolatore di pressione di un impianto frenante pneumatico, la valvola di sicurezza deve restare sempre aperta	FALSO	
29004	Nel regolatore di pressione di un impianto frenante pneumatico, la valvola di sicurezza si apre al raggiungimento della pressione di esercizio	FALSO	
29005	Nel regolatore di pressione di un impianto frenante pneumatico, la valvola di scarico si deve aprire appena acceso il motore	FALSO	
29006	Nei giunti di accoppiamento dei tubi che portano aria al rimorchio, il colore rosso identifica il tubo moderabile	FALSO	
29007	Sganciando i tubi dell'aria dei freni che vanno al rimorchio si svuota immediatamente il serbatoio posto sul rimorchio	FALSO	
29008	Spostare a mano un rimorchio sganciato dalla motrice è impossibile dato che resta in ogni caso frenato	FALSO	
29009	Nel caso di rottura del tubo moderabile, si ha la frenatura istantanea del rimorchio	FALSO	

Quesito n° 6133 - Sistemi di aggancio alla motrice di rimorchi e semirimorchi e relativi sistemi di frenatura (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29023	Il circuito frenante del rimorchio è comandato da un secondo distributore duplex, che si trova subito a valle del giunto di accoppiamento	FALSO	
29010	Il distributore duplex viene azionato dal conducente tramite il pedale del freno	VERO	
29011	Il distributore duplex ha il compito di realizzare la frenatura di servizio, garantendo quella di soccorso	VERO	
29012	La valvola di scarico del distributore duplex si apre quando il conducente rilascia il pedale del freno	VERO	
29013	Il distributore duplex è diviso in due sezioni separate, una per frenare l'asse anteriore e una per frenare quello posteriore	VERO	
29015	Nell'impianto frenante pneumatico, il servodistributore a triplo comando è posto tra il distributore duplex e il servodeviatore modulato	VERO	
29016	Nell'impianto di frenatura pneumatico, il distributore duplex garantisce la frenatura di stazionamento	FALSO	
29017	Il distributore duplex viene comandato a mano per ottenere la frenatura di stazionamento	FALSO	
29018	Il distributore duplex è dotato di sole valvole d'immissione perché deve immagazzinare l’aria	FALSO	
29019	Nel distributore duplex, le valvole di scarico si aprono solo in caso di avaria all'impianto	FALSO	
29020	Nell'impianto di frenatura pneumatico, il distributore duplex garantisce la frenatura del rimorchio in caso di guasto della condotta del moderabile	FALSO	
29021	Nell'impianto di frenatura pneumatico, il distributore duplex garantisce la frenatura del rimorchio in caso di guasto della condotta dell'automatico	FALSO	

Quesito n° 6134 - Sistemi di aggancio alla motrice di rimorchi e semirimorchi e relativi sistemi di frenatura (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29024	Nell'impianto di frenatura pneumatico, il servodistributore a triplo comando, garantisce la frenatura di servizio, di soccorso e di stazionamento del rimorchio	VERO	
29025	Nell'impianto di frenatura pneumatico, il servodistributore a triplo comando è montato sulle motrici atte al traino	VERO	
29026	Nell'impianto di frenatura pneumatico, al servodistributore a triplo comando sono collegati cinque tubi	VERO	
29027	Nell'impianto di frenatura pneumatico, al servodistributore a triplo comando sono collegati sia i tubi dei freni anteriori che quelli dei freni posteriori della motrice	VERO	
29028	Nell'impianto di frenatura pneumatico, dal servodistributore a triplo comando l’aria esce da un solo tubo	VERO	
29029	Il servodeviatore modulato garantisce la frenatura del rimorchio anche in caso di avaria del tubo moderabile	VERO	

29030	Il servodeviatore modulato simula l'avaria del tubo automatico, quando invece si è verificata l’avaria del tubo moderabile	VERO	
29031	Il servodeviatore modulato innesca la frenatura automatica in caso di avaria del tubo moderabile	VERO	
29032	Il servodeviatore modulato è montato sulla motrice	VERO	
29033	Il servodeviatore modulato è posto a valle del servodistributore a triplo comando	VERO	
29034	Dal servodeviatore modulato partono i tubi automatico e moderabile	VERO	
29035	Il servodeviatore modulato non è necessario su una motrice non atta al traino	VERO	
29036	Il servoautodistributore è montato sul rimorchio	VERO	
29037	Al servoautodistributore sono collegati in ingresso due tubi, quello del moderabile e quello dell’automatico	VERO	
29038	Dal servoautodistributore sono collegati in uscita due tubi, uno che va al serbatoio del rimorchio e uno agli elementi frenanti	VERO	
29039	Il servoautodistributore garantisce la frenatura istantanea ed automatica del rimorchio in caso di sganciamento accidentale	VERO	
29040	Nel servoautodistributore esiste un comando manuale per lo sblocco dei freni di stazionamento del rimorchio quando lo stesso è sganciato dalla motrice	VERO	
29041	Il servoautodistributore è dotato di una valvola di ritenuta, una di scarico e una d'immissione	VERO	
29042	Nel servoautodistributore, la valvola d'immissione resta aperta finché viene premuto il pedale del freno	FALSO	
29043	Nell'impianto di frenatura pneumatico, il servodistributore a triplo comando garantisce la frenatura del rimorchio in caso di avaria del tubo moderabile	FALSO	
29044	Nell'impianto di frenatura pneumatico, il servodistributore a triplo comando, garantisce la frenatura del rimorchio in caso di avaria del tubo automatico	FALSO	
29045	La frenatura di soccorso del servodistributore a triplo comando garantisce la frenatura del rimorchio in caso di guasto del tubo moderabile	FALSO	
29046	Nell'impianto di frenatura pneumatico, il servodeviatore modulato è posto sul rimorchio	FALSO	
29047	Quando per un'avaria non funziona una sezione dell’impianto frenante della motrice, il servoautodistributore garantisce comunque la frenatura del rimorchio	FALSO	
29048	Quando, per un'avaria, non funziona una sezione dell’impianto di frenatura della motrice, il servodeviatore modulato garantisce ugualmente la frenatura del rimorchio	FALSO	
29049	Quando, per un'avaria, si svuota durante la marcia il tubo automatico, il servodistributore a triplo comando svuota immediatamente il tubo moderabile	FALSO	
29050	Quando, per un'avaria, si svuota durante la marcia il tubo automatico, il servodistributore a triplo comando garantisce comunque la frenatura del rimorchio	FALSO	

Quesito n° 6135 - Sistemi di aggancio alla motrice di rimorchi e semirimorchi e relativi sistemi di frenatura (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29051	Il modulatore di pressione in funzione del carico può essere montato sia sui rimorchi che sulle motrici	VERO	
29052	Il modulatore di pressione in funzione del carico è montato sul telaio ed è collegato con una leva all'assale	VERO	
29053	Il modulatore di pressione in funzione del carico garantisce la progressività della frenata col variare del carico	VERO	
29054	Il modulatore di pressione in funzione del carico controlla, generalmente, l’intensità della forza frenante applicata agli assi posteriori della motrice	VERO	
29055	Il modulatore di pressione in funzione del carico, se presente sul rimorchio, ne controlla la frenatura di tutti gli assi	VERO	
29056	Il modulatore di pressione in funzione del carico serve a dosare la forza frenante in base al carico gravante su un asse	VERO	
29057	Il modulatore di pressione in funzione del carico funziona automaticamente	VERO	
29058	Il modulatore di pressione in funzione del carico, in base alla distanza tra assale e telaio determinatasi in base al carico, modula la forza frenante da applicare all’asse stesso	VERO	
29059	Il modulatore di pressione in funzione del carico, limita la possibilità che le ruote dell’assale cui è applicato si blocchino in caso di frenata a veicolo scarico	VERO	
29060	Il modulatore di pressione in funzione del carico non è montato sui rimorchi	FALSO	
29061	Il modulatore di pressione in funzione del carico è messo in funzione dal conducente prima della partenza	FALSO	

29062	Il modulatore di pressione in funzione del carico è montato direttamente sull'assale	FALSO	
29063	Il modulatore di pressione in funzione del carico garantisce la frenatura del rimorchio in caso di distacco accidentale	FALSO	
29064	Il modulatore di pressione in funzione del carico garantisce la frenatura del rimorchio in caso di guasto del serbatoio del rimorchio	FALSO	

Quesito n° 6136 - Sistemi di aggancio alla motrice di rimorchi e semirimorchi e relativi sistemi di frenatura (1 2 3)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29065	L'agganciamento fra trattore stradale e semirimorchio avviene tramite ralla e perno	VERO	
29066	La ralla a coda di rondine è fissata ad un falso telaio	VERO	
29067	L'avanzamento ralla varia il carico trasmesso dal semirimorchio al trattore	VERO	
29068	La ralla del trattore può oscillare per compensare i piccoli dislivelli del piano stradale	VERO	
29069	La ralla del trattore è dotata di ganascia e leva di blocco per garantire il bloccaggio del perno del semirimorchio anche sotto sforzo	VERO	
29070	Il perno del semirimorchio sopporta interamente la forza di trazione trasmessa dal trattore	VERO	
29071	Il perno del semirimorchio non può mai essere saldato per riparazione	VERO	
29072	Il rimorchio a volta corretta è dotato di due ralle circolari	VERO	
29074	Il servoautodistributore garantisce la frenatura continua e automatica del semirimorchio	VERO	
29075	L'agganciamento fra trattore stradale e semirimorchio avviene tramite campana e timone	FALSO	
29076	La ralla del trattore sopporta una minima parte della massa del semirimorchio	FALSO	
29077	L'agganciamento fra motrice e rimorchio avviene tramite ralla e perno	FALSO	
29078	Il valore dell’avanzamento ralla non è annotato sulla carta di circolazione	FALSO	
29079	Il perno del semirimorchio deve avere ampio gioco all’interno del suo alloggiamento nella ralla, in modo da garantire la volta corretta del semirimorchio	FALSO	
29080	Perno del semirimorchio e piano della ralla del trattore devono essere sempre lucidi e non devono presentare tracce di grasso	FALSO	
29081	Il valore dell’avanzamento ralla può essere variato dall’autista, in funzione del tipo di strada che dovrà percorrere	FALSO	

Quesito n° 6137 - Sistemi di aggancio alla motrice di rimorchi e semirimorchi e relativi sistemi di frenatura (1 2 3 5 6)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29082	Nei rimorchi di massa limitata la disposizione del carico influisce sulla stabilità del veicolo trainante	VERO	
29083	La frenatura di un rimorchio leggero avviene con un piccolo ritardo rispetto alla motrice	VERO	
29084	La frenatura di un rimorchio di massa fino a 3,5 tonnellate avviene, in genere, con un impianto frenante che sfrutta l’inerzia del rimorchio	VERO	
29085	Il sistema frenante di un rimorchio di massa fino a 3,5 tonnellate può essere ad inerzia e di tipo idraulico	VERO	
29086	Il sistema frenante di un rimorchio di massa fino a 3,5 tonnellate può essere ad inerzia e di tipo meccanico	VERO	
29087	Il servoautodistributore non è in genere montato sui rimorchi di massa limitata	VERO	
29088	Il modulatore di pressione in funzione del carico non è in genere montato sui rimorchi di massa limitata	VERO	
29089	Il sistema frenante di un rimorchio di massa fino a 3,5 tonnellate non è mai di tipo meccanico	FALSO	
29090	Il sistema frenante di un rimorchio di massa fino a 3,5 tonnellate può essere solo di tipo meccanico	FALSO	
29091	Dopo aver agganciato un rimorchio monoasse, si deve fissare a terra il ruotino pivottante	FALSO	
29092	Un rimorchio con impianto frenante ad inerzia, quando viene sganciato manualmente, resta bloccato automaticamente	FALSO	

Quesito n° 6138 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

29093	L’organo principale di un motore è l’albero motore	VERO	
29094	L’aria aspirata dai motori a scoppio e Diesel passa attraverso un filtro di depurazione	VERO	
29095	Le valvole di aspirazione e di scarico si trovano sia nei motori a scoppio che nei motori Diesel	VERO	
29096	Gli organi della distribuzione di un motore a scoppio o Diesel comprendono: l’albero a camme, le valvole, una catena o una cinghia dentata	VERO	
29097	Sia l’anticipo dell’accensione nel motore a scoppio che l’anticipo dell’iniezione nel motore Diesel sono regolati automaticamente	VERO	
29098	Il silenziatore permette l’espansione dei gas di scarico prima che escano all’esterno così da diminuire la rumorosità del motore	VERO	
29099	Il movimento dell’albero motore è un "moto alternativo"	FALSO	
29100	La cinghia della distribuzione deve essere sostituita ogni 20000 chilometri	FALSO	
29101	L'albero motore e l'albero di trasmissione sono due nomi diversi per definire lo stesso organo	FALSO	
29102	I motori Diesel non possono essere dotati di turbocompressore perché il gasolio è poco infiammabile	FALSO	
29103	I motori Diesel non necessitano di lubrificazione perché il gasolio funge anche da lubrificante	FALSO	
29104	I motori a gas richiedono una maggior manutenzione rispetto a quelli a benzina o a gasolio	FALSO	

Quesito n° 6139 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29105	I motori a scoppio e quelli a ciclo Diesel sono ambedue motori a combustione interna	VERO	
29106	Il motore Diesel è un motore a combustione interna	VERO	
29107	I motori a combustione interna possono essere indifferentemente a due o a quattro tempi	VERO	
29108	I cilindri sono parti meccaniche caratteristiche dei motori a combustione interna	VERO	
29109	Il motore a combustione interna trasforma energia termica in energia meccanica	VERO	
29110	Un motore a scoppio può essere alimentato sia con benzina sia con gas metano	VERO	
29111	I pistoni sono organi tipici di un motore a combustione interna	VERO	
29112	Le fasi di funzionamento di un motore a quattro tempi sono: aspirazione, compressione, scoppio (o combustione) e scarico	VERO	
29113	L’albero a camme comanda l’apertura e la chiusura delle valvole	VERO	
29114	Le valvole della distribuzione sono almeno due per ogni cilindro	VERO	
29115	La valvola a farfalla di un motore a scoppio fa entrare nei cilindri la quantità di aria richiesta in base alla posizione del pedale dell’acceleratore	VERO	
29116	La rottura della cinghia dentata o della catena di distribuzione può recare gravi danni agli organi interni del motore	VERO	
29117	La catena della distribuzione collega l’albero motore con l’albero della distribuzione	VERO	
29118	Nei motori a scoppio, i cilindri aspirano miscela di aria e benzina oppure aria e metano o aria e GPL	VERO	
29119	Il motore a scoppio è un motore a combustione interna	VERO	
29120	Un motore ad accensione comandata non può essere del tipo a ciclo Otto (a scoppio)	FALSO	
29121	Tutti i motori a combustione interna sono dotati di iniettori	FALSO	
29122	Le candele a scintilla sono utilizzate sia nei motori a scoppio che in quelli Diesel	FALSO	
29123	Le bielle uniscono i pistoni con l’albero a camme	FALSO	
29124	Il movimento dei pistoni è un moto rotatorio	FALSO	
29125	I motori a combustione interna trasformano la forza motrice in calore	FALSO	
29126	Sono ad accensione spontanea tutti i motori dotati di candele a scintilla	FALSO	
29127	I cilindri di un motore a combustione interna devono essere sempre in numero pari	FALSO	
29128	Se il motore è a combustione interna non ha bisogno della marmitta	FALSO	
29129	Soltanto il motore Diesel è un motore a combustione interna	FALSO	
29130	Soltanto il motore a scoppio è un motore a combustione interna	FALSO	

29131	Il "battito in testa" è indice del fatto che i pistoni vanno a colpire la testata a ogni giro	FALSO	
29132	A seguito della rottura della cinghia della distribuzione, il motore non viene più raffreddato adeguatamente	FALSO	
29133	In linea teorica, il motore Diesel ha un rendimento peggiore di quello a scoppio	FALSO	

Quesito n° 6140 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29134	Il numero massimo dei giri del motore Diesel è sensibilmente inferiore rispetto a quello possibile nel motore a scoppio	VERO	
29135	I motori Diesel sono provvisti di un regolatore dei giri a funzionamento automatico	VERO	
29136	Il motore Diesel non è "autoregolante" per quanto riguarda il numero di giri al minuto	VERO	
29137	Il numero di giri a cui funziona, in genere, un motore a scoppio è più elevato rispetto a quello di un motore Diesel	VERO	
29138	I motori Diesel sono motori ad accensione spontanea	VERO	
29139	Non tutti i motori Diesel hanno le stesse modalità di accensione del gasolio	VERO	
29140	Nei motori Diesel, in luogo della catena o della cinghia della distribuzione, può trovarsi un collegamento costituito da ingranaggi	VERO	
29141	Le termocandele funzionano con corrente a bassa tensione	VERO	
29142	Il gasolio ha una combustione più lenta rispetto alla benzina	VERO	
29143	L’iniezione del gasolio è tanto più anticipata quanto più veloce è la rotazione del motore	VERO	
29144	Le termocandele si spengono subito dopo l’avviamento del motore	VERO	
29145	Le candele di preaccensione si trovano sul cruscotto di un veicolo con motore Diesel	FALSO	
29146	Se un cilindro di un motore Diesel ha 4 valvole, generalmente sono tutte di aspirazione	FALSO	
29147	Se il silenziatore di un motore Diesel non funziona bene, è necessario "strozzare" leggermente il tubo di scarico	FALSO	
29148	Le termocandele facilitano l’avviamento dei motori a scoppio durante la stagione fredda	FALSO	
29149	Le termocandele di un motore Diesel rimangono accese finché la temperatura dell’acqua di raffreddamento raggiunge gli 80°C	FALSO	
29150	In alcuni motori Diesel più performanti, le termocandele sono sostituite da candele a scintilla	FALSO	
29151	Un motore a ciclo Diesel non può essere ad accensione spontanea	FALSO	
29152	Un motore Diesel ha, in genere, rendimento molto più basso di uno a benzina	FALSO	

Quesito n° 6141 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29159	In un motore a scoppio la miscela benzina-aria si realizza nel serbatoio del carburante	FALSO	
29160	L’anticipo dell’accensione nel motore a scoppio deve diminuire man mano che aumenta il numero dei giri	FALSO	
29161	Se il motore a scoppio funziona a metano, non ha bisogno della marmitta catalitica	FALSO	
29162	Se il motore a scoppio funziona a GPL, non ha bisogno della marmitta catalitica	FALSO	
29153	In un motore a scoppio, il pedale dell’acceleratore influisce sulla posizione della valvola a farfalla	VERO	
29154	I motori a scoppio sono motori ad accensione comandata	VERO	
29155	Il motore a scoppio può funzionare anche con alimentazione a metano o a GPL	VERO	
29156	Le candele a scintilla sono caratteristiche di un motore a scoppio	VERO	
29157	Nel motore a scoppio, l’accensione del carburante (scintilla della candela) è tanto più anticipata quanto più veloce è la rotazione del motore	VERO	
29158	Nei moderni motori a scoppio, in luogo delle candele vengono impiegati gli iniettori	FALSO	

Quesito n° 6142 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29163	Il motore a gas metano è un motore a combustione interna	VERO	
29164	Il gas metano è meno inquinante della benzina e del gasolio	VERO	
29165	Il motore a GPL è un motore a combustione interna	VERO	
29166	Il GPL è meno inquinante della benzina e del gasolio	VERO	
29167	Sono a combustione interna solo i motori funzionanti a gas metano o a GPL	FALSO	
29168	Il metano è più economico, ma è più inquinante della benzina	FALSO	
29169	Il GPL è un gas liquido e quindi si può introdurre nel serbatoio della benzina	FALSO	
29170	Il GPL è un gas liquido non a pressione	FALSO	

Quesito n° 6143 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29171	Un veicolo ibrido può essere dotato di un motore a scoppio	VERO	
29172	Un veicolo ibrido può essere dotato di un motore Diesel	VERO	
29173	Un veicolo ibrido è dotato anche di un motore elettrico	VERO	
29174	Un veicolo ibrido è un veicolo a propulsione mista	VERO	
29175	I veicoli ibridi sono meno inquinanti degli altri tipi, ad eccezione di quelli elettrici	VERO	
29176	Un veicolo ibrido ha due motori, uno a combustione interna (scoppio o Diesel) ed uno elettrico	VERO	
29177	Sono veicoli ibridi quelli che hanno il motore funzionante a idrogeno	FALSO	
29178	Un veicolo ibrido è dotato di due motori: uno a scoppio ed uno a gas metano	FALSO	
29179	Un veicolo ibrido è dotato solo di due motori elettrici: uno ad alta tensione ed uno a bassa tensione	FALSO	
29180	Un veicolo ibrido è molto economico, ma è più inquinante degli altri veicoli	FALSO	
29181	I veicoli ibridi hanno motori adatti a funzionare solo con temperature esterne elevate	FALSO	
29182	I veicoli ibridi devono avere trazione a quattro ruote motrici	FALSO	

Quesito n° 6144 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29183	Il motore elettrico non è un motore a combustione interna	VERO	
29184	Il motore elettrico viene in genere raffreddato ad aria	VERO	
29185	Un motore elettrico trasforma energia elettromagnetica in forza motrice	VERO	
29186	I filobus sono veicoli con motore elettrico, alimentati da una rete di distribuzione di elettricità installata sulla strada	VERO	
29187	Un autoveicolo con trazione elettrica alimentato da accumulatori, rispetto ad uno a combustione interna, è generalmente meno veloce, meno potente, con un’autonomia più limitata	VERO	
29188	Il motore elettrico è un motore a combustione esterna	FALSO	
29189	Un motore elettrico trasforma la forza motrice in energia elettromagnetica	FALSO	
29190	I pistoni sono organi tipici dei motori elettrici	FALSO	
29191	I motori elettrici sono dotati di cambio di velocità a tre marce	FALSO	
29192	I motori elettrici sono motori ad accensione spontanea	FALSO	

Quesito n° 6145 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29193	Il motore a combustione interna che fornisce potenza agli autoveicoli, trasforma l’energia termica ricavata dal combustibile, in energia meccanica disponibile alle ruote	VERO	
29194	I cilindri di un motore sono raggruppati in un unico blocco metallico di fusione che prende il nome di monoblocco	VERO	
29195	I cilindri di un motore hanno la funzione di camera di espansione dei gas e di guida per i pistoni	VERO	
29196	Il motore a scoppio è detto anche "ad accensione comandata"	VERO	
29197	Il motore Diesel è detto anche "ad accensione spontanea"	VERO	
29198	Il motore a scoppio funziona aspirando e comprimendo una miscela di aria e benzina	VERO	
29199	Il motore Diesel funziona aspirando e comprimendo solo aria	VERO	
29200	Il motore a combustione interna che fornisce potenza agli autoveicoli, trasforma l’energia meccanica in energia termica	FALSO	
29201	Il motore a scoppio funziona aspirando e comprimendo solo aria	FALSO	
29202	Il motore Diesel funziona aspirando e comprimendo una miscela di aria e gasolio	FALSO	
29203	Il motore Diesel è detto anche motore "ad accensione comandata"	FALSO	
29204	Il motore a scoppio è detto anche "ad accensione spontanea"	FALSO	
29205	Il motore Diesel funziona ad un regime di giri più elevato di quello a scoppio	FALSO	

Quesito n° 6146 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29206	La potenza rappresenta il lavoro compiuto nell’unità di tempo	VERO	
29207	Il consumo specifico di un motore rappresenta la quantità di combustibile necessaria per la produzione di una unità di potenza	VERO	
29208	L’anticipo dell’iniezione del gasolio nei motori Diesel serve a favorire la completa combustione del gasolio stesso	VERO	
29209	Per un rendimento ottimale del motore occorre tenerlo sempre al massimo dei giri	FALSO	
29210	Per un rendimento ottimale del motore occorre tenerlo sempre al minimo dei giri	FALSO	
29211	La potenza di un motore si indica in Volt	FALSO	

Quesito n° 6147 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29212	Il motore Diesel è un motore ad accensione spontanea	VERO	
29213	Il motore Diesel utilizza il gasolio come combustibile	VERO	
29214	Il motore Diesel è alimentato solo per iniezione	VERO	
29215	Nel motore Diesel la combustione avviene per autoaccensione	VERO	
29216	Nel motore Diesel la combustione avviene grazie all’iniezione del gasolio in ambiente ad alta temperatura	VERO	
29217	Il motore Diesel può funzionare indifferentemente a gasolio o a benzina	FALSO	
29218	Il motore Diesel utilizza la miscela creata nel carburatore	FALSO	
29219	Il motore Diesel utilizza il gasolio perché è molto infiammabile a temperatura ambiente	FALSO	
29220	Il motore Diesel è un motore in cui l'accensione del carburante avviene per mezzo della scintilla delle candele	FALSO	
29221	Il motore Diesel è dotato di un impianto di accensione che genera la scintilla agli elettrodi delle candele	FALSO	

Quesito n° 6148 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

29222	Nel motore Diesel, le fasi di funzionamento si susseguono nell'ordine: aspirazione, compressione, combustione e scarico	VERO	
29223	Nel motore Diesel l'aspirazione, prodotta dalla discesa del pistone, permette l'ingresso nel cilindro della sola aria	VERO	
29224	Nel motore Diesel la compressione, dovuta alla risalita del pistone, comprime fortemente l'aria facendola surriscaldare	VERO	
29225	Nel motore Diesel, la combustione avviene per iniezione del gasolio in ambiente ad alta temperatura che ne provoca l'autoaccensione	VERO	
29226	Nel motore Diesel, le fasi di funzionamento si susseguono nel seguente ordine: aspirazione, combustione, scarico e compressione	FALSO	
29227	Nel motore Diesel, la fase di aspirazione provoca l'ingresso della miscela nei cilindri	FALSO	
29228	Nel motore Diesel, la combustione avviene a bassa temperatura per migliorare il rendimento	FALSO	

Quesito n° 6149 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29229	Il motore Diesel può essere progettato con due diverse modalità di iniezione del combustibile	VERO	
29230	Il motore Diesel può essere ad iniezione diretta	VERO	
29231	Il motore Diesel può essere ad iniezione indiretta	VERO	
29232	Nel motore Diesel ad iniezione diretta, il gasolio viene iniettato direttamente nella camera di combustione	VERO	
29233	Nel motore Diesel ad iniezione indiretta, il gasolio viene iniettato in una precamera di combustione	VERO	
29234	Nel motore Diesel ad iniezione diretta, il gasolio viene prima iniettato nella precamera di combustione	FALSO	
29236	Il motore Diesel prevede l'uso delle candele che generano la scintilla che fa accendere il gasolio	FALSO	
29237	Il motore Diesel ad iniezione indiretta ha un rendimento migliore di quello ad iniezione diretta	FALSO	
29238	Il motore Diesel ad iniezione indiretta è meno inquinante rispetto a quello ad iniezione diretta	FALSO	

Quesito n° 6150 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29239	L'autoregolatore del numero di giri impedisce al motore Diesel di superare il regime massimo di giri del motore	VERO	
29240	L'autoregolatore del numero di giri del motore Diesel impedisce che, in fase di accelerazione, il numero di giri salga ad un valore pericoloso per l’integrità del motore	VERO	
29241	In un motore Diesel, l'autoregolatore del numero di giri serve ad anticipare la mandata del gasolio agli iniettori	FALSO	
29242	In un motore Diesel, l'autoregolatore del numero di giri può essere sostituito dal limitatore di velocità	FALSO	

Quesito n° 6151 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29243	Il motore Diesel si differenzia dal motore a benzina poiché, nella fase di aspirazione, aspira solo aria	VERO	
29244	Il motore Diesel si differenzia dal motore a benzina in quanto ha un maggior rapporto di compressione	VERO	
29245	Il motore Diesel si differenzia dal motore a benzina poiché la combustione avviene per effetto di accensione spontanea del gasolio	VERO	
29246	Il motore Diesel si differenzia dal motore a benzina poiché, nella fase di aspirazione, non aspira solo aria	FALSO	
29247	Il motore Diesel si differenzia dal motore a benzina perché non può funzionare senza candele a scintilla	FALSO	

29248	Il motore Diesel si differenzia dal motore a benzina poiché ha un rendimento notevolmente peggiore	FALSO	
29249	Il motore Diesel si differenzia dal motore a benzina perché funziona a un numero di giri notevolmente più elevato	FALSO	
29250	Il motore Diesel si differenzia dal motore a benzina perché funziona molto bene anche con temperature esterne molto basse	FALSO	

Quesito n° 6152 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29251	Se il rendimento di un motore aumenta, il suo consumo specifico di combustibile diminuisce	VERO	
29252	La benzina ha un punto di infiammabilità inferiore a quello del gasolio	VERO	
29253	In un motore a quattro tempi, l'albero motore compie due giri per completare un singolo ciclo di funzionamento	VERO	
29254	La cilindrata di un motore è data dalla somma dei volumi interni dei singoli cilindri, calcolata nel momento in cui i pistoni si trovano in corrispondenza del punto morto inferiore	VERO	
29255	Se il rendimento di un motore aumenta, anche il suo consumo specifico di combustibile cresce	FALSO	
29256	I cilindri sono elementi mobili del motore che scorrono in apposite sedi ricavate nel monoblocco	FALSO	

Quesito n° 6153 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29257	Un motore a combustione interna ha lo scopo di trasformare l'energia termica in energia meccanica	VERO	
29258	La fumosità di un motore a gasolio è indicativa di una cattiva combustione e può essere causata da incrostazioni presenti sugli iniettori, che impediscono la corretta nebulizzazione del combustibile	VERO	
29259	Durante il funzionamento di un motore, il calore che non viene trasformato in energia meccanica viene ceduto all'esterno, tramite l'impianto di raffreddamento, per evitarne il surriscaldamento	VERO	
29260	Il motore a quattro tempi è un tipo di motore termico in grado di utilizzare vari tipi di combustibili, come benzina, gasolio, metano, gpl, alcool	VERO	
29261	I veicoli equipaggiati con motori a combustione interna trasformano l’energia termica prodotta dalla combustione in energia meccanica disponibile alle ruote	VERO	
29262	In un motore a gasolio, la pompa di iniezione ha il compito di prelevare il gasolio dal serbatoio e inviarlo a bassa pressione agli iniettori	FALSO	
29263	Un motore a gasolio può funzionare bene anche a benzina, ma in tal caso è meglio non percorrere tragitti oltre i duecento chilometri	FALSO	
29264	A differenza di quello a scoppio, il motore Diesel non necessita di filtro dell'aria	FALSO	
29265	A differenza di quello a scoppio, il motore Diesel non necessita di filtro del combustibile	FALSO	
29266	Il motore Diesel è in genere più silenzioso di quello a scoppio	FALSO	

Quesito n° 6154 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29267	In un motore a gasolio, il turbocompressore, sfruttando i gas di scarico, consente di aumentare la quantità di aria immessa nella camera di combustione al fine di migliorare la combustione ed aumentare la potenza erogata, a parità di consumo	VERO	
29268	A parità di potenza erogata, un motore turbocompresso consuma meno combustibile	VERO	
29269	I motori turbocompressi consentono di recuperare parte dell'energia che va normalmente dispersa attraverso i gas di scarico	VERO	
29270	La sovralimentazione aumenta la densità dell'aria immessa nei cilindri	VERO	

29271	Compito dell'intercooler è quello di abbassare la temperatura dell'aria in uscita dal turbocompressore, in modo da aumentare il rendimento del motore	VERO	
29272	I motori dotati di turbocompressore necessitano di un doppio silenziatore (marmitta potenziata)	FALSO	
29273	Il turbocompressore aumenta la potenza del motore, ma ne peggiora il rendimento	FALSO	
29274	Il turbocompressore aumenta la potenza del motore, ma ne aumenta il consumo specifico	FALSO	
29275	Compito dell'intercooler è quello di abbassare la temperatura del liquido di raffreddamento del motore, soprattutto nelle zone con climi caldi	FALSO	
29276	Il turbocompressore può essere utilizzato solo su motori di piccola cilindrata (massimo 2000 cm3)	FALSO	

Quesito n° 6155 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29277	Compito degli organi di scarico di un veicolo è quello di convogliare i gas di scarico verso l'esterno	VERO	
29278	Compito degli organi di scarico di un veicolo è quello di abbassare la temperatura dei gas di scarico convogliati verso l'esterno	VERO	
29279	Compito degli organi di scarico di un veicolo è quello di abbassare la pressione dei gas di scarico convogliati verso l'esterno, in modo da ridurre il rumore	VERO	
29280	La marmitta deve essere sempre sostituita quando presenta crepe o rotture, anche se piccole	VERO	
29281	Se la marmitta deve essere sostituita, quella nuova deve sempre essere di tipo omologato per lo specifico veicolo	VERO	
29282	Se la marmitta deve essere sostituita, quella nuova può essere di qualunque tipo, purché la sua lunghezza sia uguale o inferiore a quella vecchia	FALSO	
29283	La marmitta deve essere sostituita a ogni revisione del veicolo	FALSO	
29284	In un motore Diesel, la marmitta deve essere sostituita ogni due anni o ogni 25000 chilometri, perché il nerofumo tende a intasarla	FALSO	
29285	La marmitta forata può essere riparata con del silicone sigillante, senza che sia necessario sostituirla	FALSO	

Quesito n° 6156 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29286	L'impianto di alimentazione del motore Diesel ha il compito di gestire la mandata del gasolio	VERO	
29287	L'impianto di alimentazione del motore Diesel può comprendere iniettori pompa	VERO	
29288	L'impianto di alimentazione del motore Diesel è dotato di un filtro del gasolio	VERO	
29289	L'impianto di alimentazione del motore Diesel comprende anche degli iniettori che polverizzano il gasolio	VERO	
29290	L'impianto di alimentazione del motore Diesel può essere dotato di una pompa di iniezione che invia gasolio ad alta pressione agli iniettori	VERO	
29291	L'impianto di alimentazione del motore Diesel è dotato di una pompa di alimentazione che invia il gasolio ad alta pressione agli iniettori	FALSO	
29292	L'impianto di alimentazione del motore Diesel prevede un filtro a cartuccia che deve essere sostituito ad ogni rifornimento di carburante	FALSO	
29293	L'impianto di alimentazione del motore Diesel è dotato di pompa di iniezione che aspira gasolio dal serbatoio	FALSO	
29294	L'impianto di alimentazione del motore Diesel è dotato di un filtro aria che deve essere sostituito ad ogni rifornimento di carburante	FALSO	
29295	L’impianto di alimentazione del motore Diesel è regolato direttamente dal conducente per mezzo di appositi interruttori posti sul cruscotto	FALSO	

Quesito n° 6157 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29296	I motori Diesel sono dotati di filtro dell’aria e filtro del gasolio	VERO	
29297	Nei motori Diesel l’acceleratore regola la quantità di gasolio che viene iniettata nei cilindri	VERO	
29298	Il filtro dell’aria di un motore Diesel deve periodicamente essere controllato, sostituendo se necessario la cartuccia filtrante	VERO	
29299	Il "Common-rail" è un sistema di iniezione a controllo elettronico per motori Diesel, che consente una altissima pressione di iniezione	VERO	
29300	La cartuccia dei filtri del gasolio deve essere sostituita periodicamente	VERO	
29301	Il motore Diesel può anche essere alimentato con BioDiesel	VERO	
29302	Le candelette di un motore Diesel servono per permettere le prime accensioni del gasolio nei cilindri a motore freddo	VERO	
29303	In un motore Diesel la combustione del gasolio avviene grazie al suo surriscaldamento	VERO	
29304	In un motore Diesel a iniezione diretta, il gasolio è iniettato direttamente nel cilindro	VERO	
29305	In un motore Diesel a iniezione indiretta, il gasolio è iniettato in una precamera esterna al cilindro	VERO	
29306	Il motore Diesel può essere alimentato anche con bioetanolo	FALSO	
29307	Le candelette di un motore Diesel servono, a motore caldo, per regolarizzare le accensioni del gasolio quando il motore ruota a regime di potenza massima	FALSO	
29308	In un comune motore Diesel il gasolio viene iniettato nei cilindri alla pressione di circa 25 Bar	FALSO	
29309	La pompa di iniezione del motore Diesel viene fatta funzionare da una cinghia trapezoidale	FALSO	
29310	Quando la temperatura esterna è molto fredda è bene alimentare il motore Diesel con una miscela di gasolio (70%) e benzina o alcool (30%)	FALSO	
29311	La cartuccia dei filtri del gasolio deve essere sostituita ad ogni revisione periodica del veicolo	FALSO	
29312	In un motore Diesel a iniezione indiretta, il gasolio è iniettato direttamente nel cilindro	FALSO	
29313	In un motore Diesel a iniezione diretta, il gasolio è iniettato in una precamera esterna al cilindro	FALSO	
29314	Il motore Diesel ha maggiori problemi di rendimento in altitudine rispetto al motore a scoppio	FALSO	

Quesito n° 6158 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29315	In un motore Diesel, se la pompa di alimentazione ha funzionamento elettrico, può trovarsi immersa all’interno del serbatoio del combustibile	VERO	
29316	In un motore Diesel, la pompa di alimentazione a bassa pressione spinge il combustibile dal serbatoio alla pompa di iniezione	VERO	
29317	In un motore Diesel, la pompa di alimentazione di un motore Diesel è azionata dal motore o dalla pompa di iniezione	VERO	
29318	In un motore Diesel, la pompa di iniezione spinge il gasolio in pressione agli iniettori nella quantità richiesta dal pedale dell’acceleratore	VERO	
29319	In un motore Diesel, se la pompa di alimentazione cessa di funzionare, il motore si arresta	VERO	
29320	In un motore Diesel, ogni 10 rifornimenti di combustibile è necessario ripulire il filtro della pompa di alimentazione	FALSO	
29321	In un motore Diesel, quando il clima è molto freddo, la pompa di alimentazione del combustibile deve essere accesa dal conducente con apposito pulsante, alcuni secondi prima della messa in moto del motore	FALSO	
29322	In un motore Diesel, la pompa di alimentazione a bassa pressione deve essere posizionata sul veicolo in un punto lontano da fonti di calore, oppure deve essere opportunamente coibentata	FALSO	
29323	In un motore Diesel, la pompa di alimentazione a bassa pressione è dotata di anticongelatore da attivare durante la stagione fredda	FALSO	
29324	In un motore Diesel, la pompa di alimentazione del combustibile a funzionamento elettrico non può mai trovarsi nel serbatoio a causa del pericolo d’incendio che ciò comporterebbe	FALSO	

Quesito n° 6159 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29325	Tutti i motori Diesel sono dotati di regolatore del numero di giri	VERO	
29326	In un motore Diesel, l'iniezione del gasolio a controllo elettronico permette di regolare la quantità di gasolio iniettato ed anche la tempistica dell'iniezione	VERO	
29327	In un motore Diesel, sui veicoli dotati di iniettori pompa non è montata la pompa di iniezione	VERO	
29328	In un motore Diesel, gli iniettori pompa dei motori Diesel di ultima generazione sono a controllo elettronico	VERO	
29329	In un motore Diesel, gli iniettori sregolati causano una cattiva combustione del gasolio	VERO	
29330	In un motore Diesel, gli iniettori sregolati causano un maggior consumo di combustibile	VERO	
29331	In un motore Diesel, gli iniettori sregolati causano un maggior inquinamento atmosferico	VERO	
29332	La regolazione elettronica dell'iniezione è applicabile solo ai motori a scoppio perché il gasolio è troppo lento ad incendiarsi	FALSO	
29333	Gli iniettori pompa dei motori Diesel possono essere solo ad azionamento meccanico	FALSO	
29334	In un motore Diesel, gli iniettori sregolati causano un peggior comfort di marcia	FALSO	
29335	In un motore Diesel, gli iniettori sregolati sono segnalati da una spia verde che si accende sul cruscotto	FALSO	
29336	In un motore Diesel, la pulizia degli iniettori sregolati può avvenire marciando in discesa a motore spento per poche centinaia di metri	FALSO	
29337	In un motore Diesel, la quantità di gasolio iniettata può essere regolata manualmente dal conducente tramite manopola posta sul cruscotto	FALSO	
29338	In un motore Diesel, la pulizia degli iniettori sregolati può avvenire con motore acceso, veicolo in folle e acceleratore premuto a fondo per una decina di secondi	FALSO	

Quesito n° 6160 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29339	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea serve a inviare il gasolio agli iniettori, sotto forte pressione	VERO	
29340	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea, comandata dal pedale dell'acceleratore, permette di regolare la quantità di gasolio da inviare agli iniettori	VERO	
29341	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea regola, fra l'altro, il momento opportuno per l'invio del gasolio agli iniettori	VERO	
29342	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea è dotata di elementi pompanti (uno per ogni cilindro)	VERO	
29343	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea è dotata di un albero a camme	VERO	
29344	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea è dotata di un'asta a cremagliera che è comandata dal pedale dell'acceleratore	VERO	
29345	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea è equipaggiata con un regolatore di giri	VERO	
29346	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea è dotata di un dispositivo di anticipo automatico	VERO	
29347	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea aspira il gasolio dal serbatoio	FALSO	
29348	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea invia anche l'olio lubrificante alle parti in movimento del motore	FALSO	
29349	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea prende movimento dagli alberi della distribuzione	FALSO	
29350	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea alimenta la portata dell'acqua di raffreddamento	FALSO	
29351	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea ha un solo elemento pompante	FALSO	
29352	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea serve ad inviare, sotto forte pressione, l'olio agli elementi frenanti delle ruote	FALSO	
29353	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea deve essere sostituita ogni 25000 chilometri circa	FALSO	
29354	In un motore Diesel, la pompa di iniezione in linea è dotata di una candeletta di preaccensione per ciascun iniettore	FALSO	

Quesito n° 6161 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29355	In un motore Diesel, gli elementi pompanti di una pompa di iniezione in linea prendono movimento dall'albero a camme della pompa	VERO	
29356	In un motore Diesel, gli elementi pompanti di una pompa di iniezione in linea sono in numero uguale ai cilindri	VERO	
29357	In un motore Diesel, gli elementi pompanti di una pompa di iniezione in linea comprimono il gasolio ad alta pressione destinato agli iniettori	VERO	
29358	In un motore Diesel, gli elementi pompanti di una pompa di iniezione in linea sono sempre in numero pari	FALSO	
29359	In un motore Diesel, gli elementi pompanti di una pompa di iniezione in linea devono essere smontati e puliti ogni 30 giorni circa	FALSO	
29360	In un motore Diesel, gli elementi pompanti non necessitano di manutenzione se si utilizza bioDiesel	FALSO	

Quesito n° 6162 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29361	Nei motori Diesel, l'anticipo automatico serve ad anticipare la mandata del gasolio agli iniettori	VERO	
29362	Nei motori Diesel, l'anticipo automatico serve a garantire una buona combustione del gasolio anche ad elevato numero di giri del motore	VERO	
29363	Nei motori Diesel, l'anticipo automatico entra in funzione all'aumentare del numero dei giri del motore	VERO	
29364	Nei motori Diesel, l'anticipo automatico gestisce l'innesto della frizione	FALSO	
29365	Nei motori Diesel, l'anticipo automatico gestisce l'innesto delle marce alte del cambio di velocità	FALSO	
29366	Nei motori Diesel, l'anticipo automatico attiva le candele di accensione del gasolio	FALSO	

Quesito n° 6163 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29367	In un motore Diesel, gli iniettori iniettano nei cilindri gasolio ad alta pressione	VERO	
29368	In un motore Diesel, gli iniettori sono dotati di un dispositivo che polverizza il gasolio in ingresso nei cilindri	VERO	
29369	In un motore Diesel, gli iniettori devono essere periodicamente controllati	VERO	
29370	In un motore Diesel, gli iniettori sono spesso controllati elettronicamente da una centralina	VERO	
29371	In un motore Diesel, il controllo elettronico degli iniettori permette di stabilire tempi e durata dell'iniezione del gasolio nei cilindri	VERO	
29372	In un motore Diesel, gli iniettori iniettano gasolio nei cilindri a bassa pressione	FALSO	
29373	In un motore Diesel, gli iniettori si trovano incorporati nella pompa di iniezione	FALSO	
29374	In un motore Diesel, gli iniettori iniettano periodicamente olio lubrificante nel cilindro	FALSO	
29375	In un motore Diesel, gli iniettori cessano di iniettare gasolio dieci secondi dopo lo spegnimento del motore	FALSO	

Quesito n° 6164 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29376	Il motore Diesel aspira aria mentre il gasolio viene introdotto nei cilindri dagli iniettori	VERO	
29377	I motori Diesel sono sempre dotati di iniettori	VERO	

29378	Se gli iniettori di un motore Diesel gocciolano, il motore emette fumo nero	VERO	
29379	Nel motore Diesel, la combustione avviene in "eccesso d'aria"	VERO	
29380	In un motore Diesel, si possono trovare gli iniettori-pompa, dispositivi che rendono inutile la presenza della pompa di iniezione	VERO	
29381	Il Common-rail è un dispositivo che permette l'iniezione del gasolio nei cilindri ad altissima pressione	VERO	
29382	In un motore Diesel, gli iniettori possono essere a comando meccanico od elettronico	VERO	
29383	In un motore Diesel, gli iniettori ricevono il gasolio in pressione dalla pompa di iniezione	VERO	
29384	Nel sistema di iniezione "Common-rail", gli iniettori sono a comando elettronico	VERO	
29385	Il gasolio iniettato nei cilindri di un motore Diesel deve essere finemente polverizzato	VERO	
29386	Gli iniettori di un motore Diesel hanno una pressione di iniezione che aumenta con l'aumentare della velocità del veicolo	FALSO	
29387	Il motore Diesel è in genere munito di una candeletta di preriscaldamento posta vicino alla presa d'aria	FALSO	
29388	Se gli iniettori di un motore Diesel "gocciolano", devono essere puliti con acqua e ammoniaca	FALSO	
29389	Gli iniettori ricevono il combustibile da una pompa a bassa pressione	FALSO	
29390	Se gli iniettori di un motore gocciolano vanno avvitati meglio nelle loro sedi	FALSO	
29391	Un motore Diesel è munito di almeno una candela per cilindro	FALSO	
29392	Il motore Diesel funziona bene solo con poca aria aspirata dai cilindri	FALSO	
29393	I motori Diesel di ultima generazione hanno l'accensione delle candele controllata elettronicamente	FALSO	
29394	Nei motori Diesel più potenti, il gasolio viene iniettato a bassa pressione	FALSO	
29395	I motori Diesel per autoveicoli lavorano normalmente ad alto numero di giri (4000-5000 giri/min)	FALSO	
29396	Il controllo elettronico dell'iniezione di combustibile è possibile solo nei motori a scoppio	FALSO	

Quesito n° 6165 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29397	L'iniezione gestita dall'impianto Common-rail fornisce una elevatissima pressione del gasolio, anche a bassi giri del motore	VERO	
29398	L'iniezione gestita dall'impianto Common-rail comporta un'elevatissima pressione del gasolio all'interno di un condotto comune (Rail)	VERO	
29399	In un motore Diesel, l'iniezione gestita dall'impianto Common-rail permette una riduzione dei consumi e delle emissioni nocive	VERO	
29400	Il Common-rail è un impianto di iniezione del gasolio di tipo puramente meccanico	FALSO	
29401	In un motore Diesel, l'alimentazione gestita dall'impianto Common-rail determina un'iniezione di gasolio a bassa pressione	FALSO	
29402	L'iniezione gestita dall'impianto Common-rail penalizza la coppia motrice ai bassi regimi di giri	FALSO	

Quesito n° 6166 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29403	In un motore Diesel, il sistema di iniezione Common-rail è dotato di due circuiti del combustibile: uno a bassa ed uno ad alta pressione	VERO	
29404	In un motore Diesel, il sistema di iniezione Common-rail è dotato di una pompa che invia il gasolio ad elevatissima pressione agli elettroiniettori	VERO	
29405	In un motore Diesel, il sistema di iniezione Common-rail ha un condotto comune (Common-rail o flauto) che contiene il combustibile inviato dalla pompa ad alta pressione	VERO	
29406	In un motore Diesel, il sistema di iniezione Common-rail è dotato di una centralina che elabora i dati dei sensori per gestire al meglio gli elettroiniettori	VERO	
29407	In un motore Diesel, il sistema di iniezione Common-rail permette, per mezzo degli elettroiniettori, un'iniezione di carburante estremamente precisa nella quantità e nei tempi	VERO	

29408	In un motore Diesel, il sistema di iniezione Common-rail è dotato di una pompa a bassa pressione che invia direttamente il carburante agli elettroiniettori	FALSO	
29409	In un motore Diesel, il sistema di iniezione Common-rail è dotato di una pompa a bassa pressione che determina la quantità di carburante da iniettare	FALSO	
29410	In un motore Diesel, il sistema di iniezione Common-rail sfrutta l'aria compressa per la gestione degli iniettori	FALSO	
29411	In un motore Diesel, il sistema di iniezione Common-rail permette di aumentare la pressione di iniezione al variare del numero dei giri	FALSO	
29412	Il sistema di iniezione Common-rail inietta il combustibile nel condotto di aspirazione per ottenere una miglior miscelazione del gasolio con l'aria	FALSO	

Quesito n° 6167 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29413	In un motore Diesel, gli elettroiniettori servono a iniettare gasolio nei cilindri in maniera precisa sia nei tempi che nella quantità	VERO	
29414	In un motore Diesel, gli elettroiniettori sono comandati dalla centralina elettronica, e possono iniettare il carburante nei cilindri in più mandate	VERO	
29415	In un motore Diesel, gli elettroiniettori sono più precisi rispetto agli iniettori meccanici	VERO	
29416	In un motore Diesel, gli elettroiniettori effettuano una preiniezione e successivamente l'iniezione principale	VERO	
29417	In un motore Diesel, grazie alla gestione della centralina elettronica, gli elettroiniettori sono montati sulla testata del motore	VERO	
29418	In un motore Diesel, gli elettroiniettori determinano la pressione di iniezione per mezzo di una molla tarata	FALSO	
29419	In un motore Diesel, gli elettroiniettori sono comandati meccanicamente dall'albero a camme della pompa	FALSO	
29420	In un motore Diesel, gli elettroiniettori, se malfunzionanti, possono essere riparati dal conducente purché sia dotato degli idonei strumenti	FALSO	
29421	In un motore Diesel, gli elettroiniettori sono alimentati da una batteria loro dedicata	FALSO	
29422	In un motore Diesel, gli elettroiniettori aumentano i consumi del veicolo perché utilizzano elettricità per il loro funzionamento	FALSO	

Quesito n° 6168 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29423	In un motore Diesel, il sistema d’iniezione multijet ottimizza la combustione del gasolio nei cilindri	VERO	
29424	In un motore Diesel, il sistema d’iniezione multijet riduce l’inquinamento acustico causato dal motore	VERO	
29425	In un motore Diesel, il sistema d’iniezione multijet riduce l’inquinamento atmosferico causato dal motore	VERO	
29426	In un motore Diesel, il sistema d’iniezione multijet arriva fino a 8 iniezioni per ciclo di funzionamento	VERO	
29427	In un motore Diesel, il sistema d’iniezione multijet permette una riduzione dei consumi	VERO	
29428	In un motore Diesel, il sistema d’iniezione multijet abbassa l’inquinamento acustico causato dal motore	VERO	
29429	In un motore Diesel, il sistema d’iniezione multijet aumenta la potenza del motore aumentandone notevolmente i consumi	FALSO	
29430	I motori che adottano il sistema d’iniezione multijet sono generalmente appartenenti alle categorie antinquinamento euro zero o euro uno	FALSO	
29431	In un motore Diesel, il sistema d’iniezione multijet è usato solo nei motori a benzina turbocompressi	FALSO	
29432	In un motore Diesel, il sistema d’iniezione multijet ha sempre due iniezioni di gasolio nel ciclo di funzionamento	FALSO	

Quesito n° 6169 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29434	In altitudine, dove la pressione dell’aria è inferiore, diminuisce il rendimento del motore, soprattutto se è di tipo a scoppio	VERO	
29435	Il motore Diesel ha, in linea di principio, un rendimento migliore di quello a scoppio	VERO	
29436	La benzina è più volatile del gasolio	VERO	
29437	Il bioDiesel è una miscela di gasolio ordinario e olio vegetale combustibile, utilizzato nell’ottica di ridurre l’inquinamento atmosferico	VERO	
29438	Con la sigla B10 si individua un bioDiesel composto dal 10% di olio vegetale e dal 90% di gasolio	VERO	
29439	I combustibili, miscelati con l’opportuna quantità di vapore e successivamente incendiati, forniscono l’energia necessaria al funzionamento del motore	FALSO	
29440	In altitudine, dove la pressione dell’aria è inferiore, diminuisce il rendimento del motore, soprattutto se è di tipo Diesel	FALSO	
29441	Il motore a scoppio ha, in linea di principio, un rendimento migliore di quello Diesel	FALSO	
29442	Il gasolio è più volatile della benzina	FALSO	
29443	Con la sigla B10 si individua un combustibile composto dal 10% di gasolio ordinario e dal 90% di olio vegetale	FALSO	
29444	Il gasolio può essere miscelato con una buona percentuale di alcool, nell’ottica di ridurre l’inquinamento atmosferico	FALSO	
29445	Il bioDiesel è un combustibile prodotto in raffinerie che hanno la certificazione ambientale di limitato inquinamento	FALSO	
29433	I combustibili, miscelati con l’opportuna quantità d’aria e successivamente incendiati, forniscono l’energia necessaria al funzionamento del motore	VERO	

Quesito n° 6170 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29446	La sigla GPL identifica il gas di petrolio liquefatto	VERO	
29447	Il GPL è una miscela di idrocarburi che viene resa liquida a bassa pressione	VERO	
29448	Il GPL è un carburante poco inquinante	VERO	
29449	Il GPL può avere un avviamento a freddo difficoltoso	VERO	
29450	Il metano, per essere usato quale combustibile per autoveicoli, deve essere fortemente compresso	VERO	
29451	Il metano non dà generalmente problemi nell'avviamento a freddo	VERO	
29452	Il metano deve essere immagazzinato in serbatoi costituiti da bombole molto pesanti e resistenti	VERO	
29453	La sigla GPL identifica il gasolio con particolato limitato	FALSO	
29454	Il GPL è un carburante più inquinante del gasolio	FALSO	
29455	Il GPL è una miscela di idrocarburi che viene resa liquida ad alta pressione	FALSO	
29456	Il GPL ha un buon avviamento a freddo	FALSO	
29457	Il metano, per essere usato quale combustibile per autoveicoli, deve essere compresso a circa 4 bar	FALSO	
29458	A parità di volume del serbatoio di un autoveicolo, il "pieno" di metano compresso garantisce una maggior autonomia di viaggio rispetto alla benzina	FALSO	
29459	Il metano si miscela male con l’aria e quindi brucia emettendo maggiori residui inquinanti	FALSO	

Quesito n° 6171 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29460	Non è opportuno sostituire un fusibile con uno di amperaggio diverso	VERO	
29461	Tutti i fusibili sono raccolti in uno o più contenitori facilmente accessibili	VERO	
29462	Ogni fusibile è distinto dagli altri per il colore e per il numero scritto sulla sua parte in plastica	VERO	
29463	Il fusibile è un dispositivo in grado di interrompere il flusso di corrente a un apparato se questa supera una soglia prefissata	VERO	
29464	I fusibili sono costituiti da un contenitore al cui interno è presente un filo metallico dimensionato in modo tale da fondere se la corrente che lo attraversa supera un valore limite	VERO	

29465	La posizione della scatola dei fusibili è indicata sul libretto di uso e manutenzione	VERO	
29466	La parte isolante dei fusibili ha in genere colori differenti a seconda del loro amperaggio	VERO	
29467	Sui fusibili si trova scritto il valore del loro amperaggio	VERO	
29468	Il valore dell'amperaggio di un fusibile è un numero seguito dalla lettera A maiuscola	VERO	
29469	L'impianto elettrico di un autoveicolo è suddiviso in sezioni, ciascuna protetta dal proprio fusibile	VERO	
29470	I circuiti elettrici dell'autoveicolo sono raramente protetti da un fusibile	FALSO	
29471	I fusibili sono sostituibili solo in officina	FALSO	
29472	Se non si dispone di un fusibile sostitutivo uguale, occorre sostituire quello guasto con uno di amperaggio minore	FALSO	
29473	Tutti i fusibili vanno sostituiti ogni volta che si effettua la revisione periodica del veicolo	FALSO	
29474	Il fusibile è un dispositivo idraulico che è in grado di proteggere l'impianto di lubrificazione da eventuali sovrappressioni	FALSO	
29475	Sui fusibili si trova scritto il valore del loro voltaggio	FALSO	
29476	Il valore del voltaggio di un fusibile è un numero seguito dalla lettera V maiuscola	FALSO	
29477	I fusibili di colore rosso possono essere sostituiti solo da addetti delle officine specializzate	FALSO	
29478	Se lo stesso fusibile brucia spesso è bene sostituirlo con uno di amperaggio inferiore	FALSO	
29479	Se lo stesso fusibile brucia spesso è bene sostituirlo con un cavallotto di filo elettrico	FALSO	
29480	La sostituzione di un fusibile va fatta con la chiave del quadro inserita, in modo da vedere subito se si è operato correttamente	FALSO	
29481	Nei veicoli pesanti, tutti i fusibili hanno di norma il medesimo amperaggio	FALSO	
29482	I fusibili hanno una specifica polarità e vanno pertanto infilati nella loro sede con un verso preciso	FALSO	
29483	I veicoli dotati di motore Diesel non hanno fusibili perché non necessitano di impianto di accensione	FALSO	

Quesito n° 6172 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29484	In molti casi la stessa cinghia trapezoidale che comanda l'alternatore mette in movimento anche la pompa centrifuga del liquido di raffreddamento	VERO	
29485	L'alternatore viene azionato da una o più cinghie trapezoidali	VERO	
29486	L'alternatore è un generatore di corrente alternata	VERO	
29487	Se l'alternatore è guasto si accende una spia rossa situata sul cruscotto	VERO	
29488	Se l'alternatore genera poca corrente è possibile che la cinghia trapezoidale si sia allentata	VERO	
29489	La corrente generata dall'alternatore, per essere accumulata dalla batteria, deve venire raddrizzata, cioè trasformata in corrente continua	VERO	
29490	Il buon funzionamento dell'alternatore si controlla per mezzo di una spia luminosa posta sul cruscotto, che deve rimanere spenta	VERO	
29491	I moderni alternatori hanno incorporato un raddrizzatore che rende continua la corrente in uscita	VERO	
29492	L'autista deve verificare periodicamente lo stato di carica dell'alternatore	FALSO	
29493	Alcuni motori Diesel sono privi di alternatore	FALSO	
29494	Nei motori a scoppio o Diesel, l'alternatore sostituisce la batteria	FALSO	
29495	Nei motori a scoppio o Diesel, l'alternatore fornisce la corrente per il motore, mentre la batteria produce quella per le luci e per i servizi	FALSO	
29496	Se l'alternatore è guasto si accende una spia arancione situata sul cruscotto	FALSO	
29497	Quando l'alternatore si guasta, il motore si spegne di colpo	FALSO	
29498	L'alternatore fornisce corrente alternativamente al motore o alla batteria	FALSO	
29499	Mediante un pulsante situato sul cruscotto, l'autista decide se l'alternatore deve fornire corrente al motore o alla batteria	FALSO	
29500	L'alternatore funziona anche a motore spento	FALSO	

Quesito n° 6173 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29501	Sia il motore a scoppio che quello Diesel sono dotati del motorino d’avviamento	VERO	
29502	Il motorino d’avviamento viene alimentato dalla corrente fornita dalla batteria	VERO	
29503	Se il motorino di avviamento non funziona, ciò può dipendere dal fatto che la batteria è scarica	VERO	
29504	Se il motorino di avviamento funziona, ma il motore non gira, può darsi che il pignoncino o il suo cuscinetto reggi-spinta si siano rotti	VERO	
29505	Su alcuni veicoli a motore Diesel, il motorino di avviamento è alimentato dal gasolio proveniente dal serbatoio	FALSO	
29506	In caso di emergenza, il motorino d’avviamento può essere azionato con apposita manovella	FALSO	
29507	Il motorino d’avviamento non è presente sugli autoveicoli con cambio automatico	FALSO	
29508	Il motorino d’avviamento può essere utilizzato facendolo girare al contrario, per potenziare l’effetto frenante del motore	FALSO	

Quesito n° 6174 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29509	La batteria viene mantenuta carica dall’alternatore	VERO	
29510	La corrente erogata dalla batteria è sempre continua	VERO	
29511	La corrente erogata dalla batteria è a bassa tensione ed è continua	VERO	
29512	Alcune batterie richiedono periodicamente verifica ed eventuale aggiunta di acqua distillata	VERO	
29513	Molte batterie non richiedono particolare manutenzione (batterie sigillate) salvo mantenerle pulite, asciutte e con i morsetti ingrassati	VERO	
29514	La batteria deve essere tenuta pulita, asciutta e sui morsetti deve essere periodicamente messo un apposito grasso	VERO	
29515	Il peso delle batterie incide negativamente sulle prestazioni di un autoveicolo con motore elettrico	VERO	
29516	L’impianto elettrico di un veicolo pesante funziona generalmente con tensione di 24 volts	VERO	
29517	La batteria dell’impianto elettrico di un autoveicolo è un generatore di corrente alternata a bassa tensione	FALSO	
29518	Quando l’alternatore si guasta, la batteria si scarica di colpo	FALSO	
29519	In caso di emergenza, negli elementi della batteria può essere aggiunto liquido antigelo	FALSO	
29520	L’acqua distillata che si aggiunge nella batteria deve avere temperatura superiore ai 25°	FALSO	
29521	Non si può aggiungere acqua distillata alla batteria se il motore è ancora caldo	FALSO	
29522	Se l’alternatore non funziona, per alcuni chilometri si possono collegare direttamente tra loro i due poli della batteria	FALSO	
29523	La batteria fornisce corrente al solo motore	FALSO	
29524	La batteria eroga corrente quando il motore è in funzione, mentre si stacca automaticamente a motore fermo	FALSO	
29525	La batteria dell’impianto elettrico di un autoveicolo è un accumulatore di corrente alternata a bassa tensione	FALSO	

Quesito n° 6175 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29526	Gli organi di accensione di un motore a scoppio hanno il compito di produrre una scintilla elettrica per incendiare la miscela aria-benzina	VERO	
29527	Gli organi di accensione di un motore Diesel hanno il compito di produrre una scintilla elettrica per incendiare il gasolio	FALSO	
29528	Nel motore Diesel ogni cilindro necessita di due candele di accensione, perché il gasolio brucia meno rapidamente della benzina	FALSO	
29529	Le candele dei motori Diesel devono essere più resistenti al calore di quelle dei motori a scoppio, a causa della maggior temperatura di funzionamento del motore	FALSO	

Quesito n° 6176 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29530	L'alternatore è un dispositivo che trasforma energia meccanica in energia elettrica sotto forma di corrente alternata	VERO	
29531	L’accensione della spia sul cruscotto raffigurante una batteria indica che bisogna immediatamente fermarsi per evitare danni all’impianto elettrico	FALSO	

Quesito n° 6177 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29532	Gli organi di trasmissione del moto servono a trasmettere il moto di rotazione del motore alle ruote motrici	VERO	
29533	Fanno parte degli organi di trasmissione del moto la frizione, il cambio, il differenziale e la coppia conica	VERO	
29534	L’albero di trasmissione non è presente se trazione e motore sono posteriori	VERO	
29535	Sui veicoli pesanti, l’albero di trasmissione è generalmente realizzato in più tronconi collegati da giunti	VERO	
29536	L’albero di trasmissione non è presente se la trazione è posteriore ed il motore è posizionato nella parte anteriore	FALSO	
29537	Gli organi di trasmissione del moto servono a tenere informata l’azienda sulla posizione del veicolo	FALSO	
29538	Fa parte degli organi di trasmissione del moto il sistema satellitare GPS	FALSO	
29539	Fanno parte degli organi di trasmissione del moto le balestre, il volante e il limitatore di velocità	FALSO	
29540	Gli organi di trasmissione del moto non sono necessari a bordo dei veicoli elettrici	FALSO	

Quesito n° 6178 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29541	In un veicolo munito di trasmissione integrale permanente è necessaria la presenza di tre differenziali	VERO	
29542	La frizione è un dispositivo che consente all'albero motore di girare senza trasmettere il movimento agli organi di trasmissione	VERO	
29543	Gli organi della trasmissione del moto presenti negli autoveicoli sono l'insieme di organi che hanno lo scopo di trasferire la potenza generata dal motore alle ruote	VERO	
29544	Il cambio, variando il numero di giri tra albero motore e albero di trasmissione, consente di utilizzare sempre il motore ad un regime di rotazione vicino a quello di potenza massima	FALSO	
29545	Il cambio dei veicoli elettrici ha in genere più rapporti di quello montato sui veicoli con motore a scoppio	FALSO	
29546	La frizione è un dispositivo che permette di variare il rapporto tra il numero dei giri dell’albero motore ed il numero dei giri dell’albero di trasmissione	FALSO	

Quesito n° 6179 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29547	La frizione consente l’innesto o il disinnesto del motore con gli altri organi di trasmissione	VERO	
29548	Quando il pedale della frizione è sollevato, la frizione è innestata	VERO	
29549	Quando il pedale della frizione è sollevato la frizione è disinnestata	FALSO	
29550	La frizione è posta tra il cambio e l’albero di trasmissione	FALSO	

Quesito n° 6180 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di

trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29571	Il disco della frizione è in acciaio spazzolato ed è privo di qualsiasi rivestimento	FALSO	
29572	Se la frizione è automatica il pedale è sostituito da un interruttore	FALSO	
29573	La frizione ed il riduttore si trovano tra il cambio ed il differenziale	FALSO	
29574	Se la frizione tende a slittare bisogna circolare senza cambiare mai marcia	FALSO	
29575	Se la frizione slitta può essere opportuno introdurvi gesso o sabbia dall'apposito sportellino	FALSO	
29576	E' sempre bene mantenere il piede appoggiato sulla frizione durante la marcia, in modo da velocizzare le cambiate di marcia	FALSO	
29577	La frizione è l'organo di trasmissione principale del cambio automatico	FALSO	
29578	I veicoli con 4 ruote motrici non necessitano di frizione	FALSO	
29579	I veicoli con doppio asse sterzante sono dotati di due frizioni separate	FALSO	
29580	Durante i mesi invernali vi è il rischio che la frizione si blocchi per formazione di ghiaccio al suo interno	FALSO	
29581	Se la frizione diventa "troppo dura" è bene togliere una delle sue molle di regolazione	FALSO	
29582	La frizione è raffreddata da apposita ventola	FALSO	
29583	In discesa è bene viaggiare con frizione premuta per ottenere un risparmio di carburante	FALSO	
29584	In discesa è bene viaggiare con frizione premuta per evitarne il surriscaldamento	FALSO	
29585	La frizione a dischi multipli viene utilizzata se il cambio di velocità ha più di 4 marce	FALSO	
29586	Il pedale della frizione va spinto con molta gradualità e va invece lasciato con movimento rapido e secco	FALSO	
29551	Sono organi di trasmissione: la frizione, il cambio, l'albero di trasmissione ed il differenziale	VERO	
29552	La frizione serve a collegare in modo graduale il motore con il cambio	VERO	
29553	La frizione è un meccanismo che funziona per attrito	VERO	
29554	La frizione è generalmente autoregolante al fine di recuperare il gioco dovuto all'usura delle guarnizione d'attrito (ferodi), in caso contrario deve venire periodicamente "registrata" in officina	VERO	
29555	Se la frizione slitta è possibile che sia entrato olio dal motore o dal cambio	VERO	
29556	Se la frizione slitta è possibile che il materiale d'attrito del disco sia usurato	VERO	
29557	Se la frizione slitta è possibile che il disco sia imbrattato dall'olio del servocomando	VERO	
29558	Se la frizione slitta è possibile che sia guasto il sistema di molle dello spingi-disco	VERO	
29559	Se la frizione slitta e non si interviene è possibile che si verifichino danni maggiori a causa del surriscaldamento di tutto il meccanismo	VERO	
29560	Se la frizione è a dischi multipli può essere del tipo "a bagno d'olio"	VERO	
29561	Se la frizione è a disco unico è normalmente del tipo "a secco"	VERO	
29562	La frizione monodisco a secco è costituita da un grande disco di acciaio le cui superfici sono fornite di una guarnizione di attrito (ferodo)	VERO	
29563	Alcuni autoveicoli sono dotati di frizione a dischi multipli	VERO	
29564	Nei mezzi pesanti la frizione viene comandata da un pedale, che aziona un servocomando che spesso utilizza aria compressa	VERO	
29565	In molti autocarri e autobus di media portata, il pedale della frizione agisce su un servocomando a funzionamento idraulico	VERO	
29566	A bordo di molti autobus, la trasmissione idraulica sostituisce la frizione ed il cambio meccanico	VERO	
29567	Se la trasmissione è idraulica non esistono la frizione meccanica e il relativo pedale	VERO	
29568	Con la frizione automatica, per ottenere la partenza del veicolo è sufficiente accelerare	VERO	
29569	Per evitare lo slittamento in fase di partenza, la frizione può essere sostituita da un collegamento a ingranaggi	FALSO	
29570	La frizione serve a mettere in collegamento direttamente il motore con gli assi delle ruote motrici	FALSO	

Quesito n° 6181 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29587	Il cambio serve a variare il rapporto fra i giri del motore ed i giri dell’albero di trasmissione e, di conseguenza, delle ruote motrici	VERO	
29588	In prima marcia, il numero di giri in uscita dal cambio è inferiore al numero di giri del motore	VERO	
29589	Il sincronizzatore rende più agevole e silenzioso l’innesto delle marce	VERO	
29590	Nei veicoli pesanti, il cambio è spesso munito di riduttore che raddoppia di fatto il numero delle marce	VERO	
29591	Nei veicoli pesanti, il riduttore del cambio consente di adattare più facilmente la potenza del motore alla variazione degli sforzi	VERO	
29592	Il cambio non ha mai due marce con lo stesso rapporto di giri	VERO	
29593	Il cambio di un veicolo pesante ha in genere più marce di quello di una autovettura	VERO	
29594	Nei veicoli pesanti, il cambio è di norma munito di riduttore che serve a diminuire il numero delle marce disponibili	FALSO	
29595	Il cambio serve a variare il rapporto fra il numero di giri dell’albero di trasmissione e quello dei semiassi	FALSO	
29596	Il cambio è posto tra l’albero motore e la frizione	FALSO	
29597	Il cambio non ha mai più di 6 marce	FALSO	
29598	In prima marcia, il numero di giri in uscita dal cambio è superiore al numero di giri del motore	FALSO	
29599	I veicoli eccezionali non sono dotati di cambio	FALSO	

Quesito n° 6182 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29600	L’uso del cambio consente al conducente di variare la forza di trazione in relazione al carico del veicolo	VERO	
29601	Il cambio serve a variare il rapporto tra i giri del motore ed i giri dell’albero di trasmissione	VERO	
29602	Il cambio permette di trasmettere alle ruote una forza variabile a seconda della marcia innestata	VERO	
29603	Più piccola è la marcia che si inserisce, più alta è la forza di spunto del veicolo	VERO	
29604	Quanto più "ridotte" sono le marce, tanto più elevata è la forza di trazione trasmessa alle ruote	VERO	
29605	In genere, nei veicoli "pesanti", la leva del cambio non agisce direttamente sul selettore delle marce, bensì su di un servocomando di tipo pneumatico o idraulico	VERO	
29606	Il cambio contiene olio lubrificante nel quale sono parzialmente immersi gli ingranaggi	VERO	
29607	Se il cambio è molto rumoroso, è possibile che ciò sia dovuto a mancanza di olio all'interno della sua scatola	VERO	
29608	Se il cambio è molto rumoroso, può essere che qualche cuscinetto degli ingranaggi si sia usurato	VERO	
29609	Il cambio dei veicoli pesanti può talvolta avere più di dieci marce	VERO	
29610	Il cambio automatico rende più uniforme la velocità del veicolo, anche durante i cambi di marcia	VERO	
29611	La scatola del cambio contiene olio lubrificante che deve venire sostituito periodicamente	VERO	
29612	La scatola del cambio contiene olio lubrificante il cui livello deve essere periodicamente controllato	VERO	
29613	I gruppi "epicicloidali" sono sistemi di ingranaggi di cui sono dotati alcuni cambi di veicoli pesanti	VERO	
29614	Se un ingranaggio grande ne fa girare uno piccolo, l’ingranaggio piccolo ruota con un numero di giri maggiore dell'ingranaggio grande (moltiplicatore)	VERO	
29615	Se un ingranaggio piccolo ne fa girare uno più grande, l’ingranaggio grande ruota con un numero di giri minore dell'ingranaggio piccolo (riduttore)	VERO	
29616	Se un ingranaggio ne fa girare un altro delle stesse dimensioni, tutti e due gli ingranaggi ruotano con la stessa velocità (rapporto di parità)	VERO	
29617	In uscita dal cambio di velocità può talvolta trovarsi il rallentatore	VERO	
29618	Il cambio è un meccanismo che permette alle ruote di girare più velocemente del motore	FALSO	
29619	Il cambio dei veicoli pesanti ha normalmente due sole marce, una normale e una ridotta	FALSO	

29620	Più alta è la marcia che si innesta, più alta è la forza di trazione trasmessa alle ruote	FALSO	
29621	Le marce ridotte sono quelle che trasmettono alle ruote motrici una minore forza di trazione	FALSO	
29622	Quando un veicolo molto carico percorre una salita si usano sempre le marce più alte	FALSO	
29623	Per effettuare uno spunto in salita con il veicolo carico è necessario inserire una marcia adeguatamente alta	FALSO	
29624	Quando si necessita di un cambio silenzioso, le ruote dentate sono sostituite da innesti a frizione	FALSO	
29625	I cambi automatici possono avere al massimo 5 marce	FALSO	
29626	Per risparmiare carburante è bene cambiare marcia senza usare la frizione	FALSO	
29627	Scalando una marcia si diminuisce il regime di giri del motore	FALSO	
29628	Innestando una marcia più alta si aumenta il regime di giri del motore	FALSO	
29629	Per sfruttare l’effetto frenante del motore occorre usare marce alte	FALSO	
29630	Tramite il contagiri posto sul cruscotto, è possibile conoscere il numero di giri delle ruote motrici	FALSO	
29631	Il turbocompressore del motore entra in azione quando si innesta una marcia superiore alla terza	FALSO	
29632	Alcuni veicoli per cava e cantiere hanno il cambio raffreddato ad acqua	FALSO	
29633	Il cambio serve a mantenere la velocità rotativa dell’albero di trasmissione costante, indipendentemente dal numero dei giri del motore	FALSO	
29634	Il cambio automatico deve essere disinserito nelle discese ripide	FALSO	

Quesito n° 6183 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29635	Se il veicolo è a trazione integrale, significa che tutte le ruote sono motrici	VERO	
29636	"Trazione anteriore" significa che sono motrici le sole ruote di uno o più assi anteriori	VERO	
29637	"Trazione posteriore" significa che sono motrici le sole ruote di uno o più assi posteriori	VERO	
29638	In genere, i veicoli pesanti sono a trazione anteriore	FALSO	
29639	I veicoli dotati di cambio automatico sono in genere a trazione integrale	FALSO	
29640	I veicoli a trazione posteriore devono forzatamente avere motore anteriore	FALSO	

Quesito n° 6184 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29641	La coppia conica è costituita da due ingranaggi sempre in presa, chiamati pignone e corona	VERO	
29642	La coppia conica serve, tra l’altro, a ridurre la velocità delle ruote rispetto a quella dell’albero motore	VERO	
29643	La coppia conica serve, tra l’altro, a deviare di 90° il moto rotatorio dell’albero di trasmissione	VERO	
29644	La coppia conica è in genere utilizzata nei veicoli con motore anteriore e trazione posteriore	VERO	
29645	Una delle caratteristiche della coppia conica è il rapporto al ponte	VERO	
29647	La coppia conica serve, tra l’altro, ad aumentare la velocità delle ruote rispetto a quella dell’albero motore	FALSO	
29648	La coppia conica serve, tra l’altro, a deviare di 60° il moto rotatorio dell’albero di trasmissione	FALSO	
29649	La coppia conica è inserita manualmente dall’autista grazie a un comando posto sul cruscotto	FALSO	
29650	Nella coppia conica, il pignone trasmette il moto alla corona grazie a un disco a frizione	FALSO	

Quesito n° 6185 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

29652	Il sincronizzatore è un dispositivo che facilita l'accoppiamento degli ingranaggi del cambio durante il passaggio da una marcia all'altra	VERO	
29653	Durante la percorrenza di una curva, il differenziale consente di trasferire parte della velocità di rotazione dalla ruota motrice interna a quella esterna alla curva	VERO	
29654	La funzione del cambio di velocità è quella di modificare la potenza erogabile alle ruote per vincere più facilmente le resistenze all'avanzamento	VERO	
29655	Il differenziale è un meccanismo che consente di evitare lo strisciamento delle ruote durante la percorrenza di una curva	VERO	
29656	Nei veicoli pesanti le variazioni di massa tra veicolo carico e veicolo scarico sono significative e quindi vengono utilizzati cambi con un numero di rapporti superiore ai cambi utilizzati nei veicoli leggeri	VERO	
29657	Nei cambi montati sui veicoli pesanti, lo splitter è una levetta posizionata sotto il pomello del cambio che consente di scegliere tra un gruppo di marce "veloci" e uno di "lente"	VERO	
29659	Il differenziale consente di mantenere una trazione ottimale del veicolo anche su terreni con scarsa aderenza	FALSO	
29660	Durante la percorrenza di una curva, il differenziale consente di trasferire parte della velocità di rotazione dalla ruota motrice esterna a quella interna alla curva	FALSO	
29661	Il sincronizzatore è un dispositivo che fa parte del cambio di velocità e che consente di far girare l'albero motore e quello di trasmissione alla stessa velocità	FALSO	
29662	Se un cambio di velocità è dotato di sincronizzatori delle marce, diventa inutile la presenza della frizione	FALSO	

Quesito n° 6186 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29663	Il volano è un pesante disco, collegato all'albero motore, che serve come base di appoggio per il disco della frizione, nonché per avviare e per regolarizzare la rotazione dell'albero motore	VERO	
29664	Il volano serve ad aumentare la velocità di rotazione del motore quando il veicolo deve effettuare grossi sforzi (ad esempio: salita ripida)	FALSO	

Quesito n° 6187 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29665	Ogni asse motore è dotato di un differenziale	VERO	
29666	Il differenziale trasmette il moto alle ruote tramite due semiassi	VERO	
29667	Il differenziale è un ripartitore di giri tra le ruote motrici di uno stesso asse	VERO	
29668	Il differenziale contiene olio lubrificante che deve venire periodicamente sostituito	VERO	
29669	Il differenziale permette alle ruote motrici di avere diversa velocità una rispetto all’altra	VERO	
29670	L’albero di trasmissione deve essere molto rigido per impedire le oscillazioni del differenziale	FALSO	
29671	Il differenziale non può essere sull'asse delle ruote direttrici	FALSO	
29672	Il differenziale non si trova mai sui veicoli adatti a percorsi fuori-strada perché è troppo delicato e potrebbe essere danneggiato dai sobbalzi	FALSO	
29673	Se un asse è dotato di ruote gemellate deve avere due differenziali	FALSO	
29674	Il differenziale non viene montato sui veicoli da cava o cantiere perché è troppo delicato	FALSO	
29675	Al posto del differenziale può essere montata la coppia conica	FALSO	
29676	Se il cambio è automatico, il differenziale è inserito al suo interno	FALSO	

Quesito n° 6188 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29677	La frizione fa parte degli organi di trasmissione	VERO	
29678	La frizione può essere di tipo monodisco a secco	VERO	
29679	In alcuni autoveicoli la frizione si innesta automaticamente	VERO	

29680	In alcuni autoveicoli il comando della frizione è automatico	VERO	
29681	La frizione può essere ad attrito meccanico, idraulica, elettroidraulica o elettromagnetica	VERO	
29682	La frizione può essere del tipo a disco unico o a dischi multipli	VERO	
29683	La frizione a dischi multipli è adatta soprattutto per i veicoli di massa e/o potenza elevate	VERO	
29684	La frizione può essere di tipo automatico	VERO	
29685	La frizione a dischi multipli può essere a secco oppure a bagno d'olio	VERO	
29686	La frizione può anche essere a comando idraulico oppure pneumo-idraulico	VERO	
29687	Nei veicoli provvisti di cambio automatico la frizione deve essere del tipo ad attrito e a disco singolo	FALSO	
29688	La frizione fa parte degli organi di sospensione	FALSO	
29689	Non esistono frizioni comandate automaticamente	FALSO	
29690	La frizione a dischi multipli non viene mai montata sui veicoli pesanti	FALSO	

Quesito n° 6189 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29708	Le masse centrifughe che innestano la frizione automatica si spostano verso l'esterno quando i giri del motore diminuiscono	FALSO	
29709	Le masse centrifughe che innestano la frizione automatica non si spostano quando i giri del motore diminuiscono	FALSO	
29710	La frizione serve a dirigere il veicolo durante la marcia	FALSO	
29711	Le masse centrifughe che innestano la frizione automatica non si spostano quando i giri del motore aumentano	FALSO	
29712	Un veicolo dotato di frizione automatica ha sempre una portata minore di un veicolo a frizione comandata dal conducente	FALSO	
29713	L'innesto della frizione automatica può avvenire tramite lo spostamento di leve telescopiche	FALSO	
29714	Il disinnesto della frizione automatica avviene tramite lo spostamento di giunti cardanici	FALSO	
29715	L'innesto della frizione automatica può essere solo di tipo idraulico	FALSO	
29716	Il comando idraulico della frizione migliora la stabilità del veicolo in curva	FALSO	
29717	Il comando idraulico della frizione sfrutta la pressione dell'aria per ridurre lo sforzo del conducente	FALSO	
29718	La frizione consente di connettere e disconnettere gradualmente il motore con la pompa di iniezione	FALSO	
29719	La frizione non consente di cambiare marcia quando il veicolo è in movimento	FALSO	
29720	Il comando idraulico della frizione sfrutta la pressione dell'olio motore per ridurre lo sforzo del conducente	FALSO	
29721	La frizione si dice "innestata" quando il pedale che la comanda è abbassato	FALSO	
29722	La frizione si dice "innestata" quando il pedale che la comanda è premuto a fondo dal conducente	FALSO	
29723	Tutti i veicoli che non sono dotati di pedale della frizione sono detti "a presa diretta"	FALSO	
29691	La frizione consente di collegare e scollegare il motore con gli altri organi di trasmissione	VERO	
29692	La frizione consente di far partire il veicolo collegando gradualmente l'albero motore con le ruote motrici attraverso gli organi di trasmissione	VERO	
29693	La frizione consente di tenere in funzionamento il motore quando il veicolo è fermo con marcia inserita	VERO	
29694	Le masse centrifughe che innestano la frizione automatica si spostano verso l'interno quando i giri del motore diminuiscono	VERO	
29696	Il comando idraulico della frizione sfrutta la pressione dell'olio per ridurre lo sforzo del conducente	VERO	
29697	La frizione consente di cambiare marcia quando il veicolo è in movimento	VERO	
29698	La frizione deve essere innestata in maniera graduale	VERO	
29699	L'innesto della frizione automatica può avvenire tramite lo spostamento di masse centrifughe	VERO	
29700	Il piede sinistro del conducente, quando non agisce sul comando per effettuare un cambio di marcia, non deve appoggiare sul pedale della frizione	VERO	
29701	La frizione può essere comandata automaticamente tramite un controllo elettronico	VERO	
29702	L'innesto della frizione automatica può essere di tipo elettromagnetico	VERO	

29703	L'innesto e il disinnesto della frizione automatica può avvenire tramite lo spostamento di masse centrifughe	VERO	
29704	Le masse centrifughe che innestano la frizione automatica si spostano verso l'esterno quando i giri del motore aumentano	VERO	
29705	La frizione permette di effettuare una partenza graduale con un veicolo carico di merce	VERO	
29706	Per migliorare la postura di guida, il conducente deve tenere appoggiato il piede sinistro sul pedale della frizione durante la marcia	FALSO	
29707	Le masse centrifughe che innestano la frizione automatica si spostano verso l'interno quando i giri del motore aumentano	FALSO	

Quesito n° 6190 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29724	Lo spingidisco fa parte dei componenti della frizione	VERO	
29725	Il piatto spingidisco fa parte degli organi di trasmissione	VERO	
29726	Il comando idraulico della frizione consente di ridurre lo sforzo del conducente	VERO	
29727	Se il veicolo è dotato di frizione automatica il pedale della frizione non esiste	VERO	
29728	In tutti gli autoveicoli è presente il pedale della frizione	FALSO	
29729	Lo spingidisco fa parte dei componenti del differenziale	FALSO	
29730	Lo spingidisco fa parte dei componenti dei freni a tamburo	FALSO	
29731	Il disco della frizione non deve mai entrare in contatto col volano	FALSO	
29732	Il piatto spingidisco fa parte degli organi di sospensione	FALSO	
29733	Il piatto spingidisco fa parte degli organi di frenatura	FALSO	
29734	La frizione può essere del tipo a dischi variabili	FALSO	
29735	La frizione a dischi multipli può essere a secco oppure a bagno d'acqua	FALSO	
29736	La frizione a dischi multipli può essere solo a secco	FALSO	
29737	La frizione a dischi multipli può essere montata solo su veicoli dotati di cambio automatico	FALSO	
29738	Se il veicolo non ha il pedale della frizione allora è anche sprovvisto di cambio di velocità	FALSO	
29739	Se il veicolo è dotato di frizione automatica il pedale della frizione viene bloccato in posizione abbassata	FALSO	
29740	Se il veicolo è dotato di frizione automatica il pedale della frizione viene bloccato in posizione alzata	FALSO	
29741	Se il veicolo è dotato di frizione automatica il pedale della frizione non esiste e il veicolo è privo di cambio di velocità	FALSO	
29742	Se il veicolo è dotato di frizione automatica il veicolo è privo di cambio di velocità	FALSO	

Quesito n° 6191 - Nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29743	La frizione consente di connettere e disconnettere gradualmente il motore con le ruote motrici	VERO	
29744	Il pedale della frizione comanda il cuscinetto reggispinta della frizione	VERO	
29745	Il ferodo presente sul disco della frizione è soggetto a usura	VERO	
29746	Lo stato di usura della frizione dipende anche dallo stile di guida del conducente	VERO	
29747	Il sovraccarico del veicolo usura maggiormente la frizione	VERO	
29748	Periodicamente può essere necessario registrare la corsa del pedale della frizione	VERO	
29749	Il pedale della frizione è alzato quando la frizione è innestata	VERO	
29750	Il disco della frizione è collegato permanentemente all'albero primario del cambio	VERO	
29751	Il pedale della frizione può comandare il cuscinetto reggispinta con dispositivi di tipo idraulico	VERO	
29752	Il pedale della frizione può comandare il cuscinetto reggispinta con dispositivi di tipo pneumatico	VERO	
29753	Il pedale della frizione può comandare il cuscinetto reggispinta con dispositivi di tipo meccanico	VERO	

29754	Il disco della frizione, a frizione innestata (pedale alzato), entra in contatto col volano	VERO	
29755	Il ferodo presente sul disco della frizione può usurarsi causando lo slittamento del disco sul volano	VERO	
29756	Il pedale della frizione deve essere rilasciato gradualmente	VERO	
29757	Nei veicoli pesanti, il comando idraulico della frizione riduce lo sforzo del conducente	VERO	
29758	La frizione a comando pneumo-idraulico non è idonea all'uso sui veicoli industriali	FALSO	
29759	Un veicolo provvisto di frizione a comando pneumo-idraulico deve essere lasciato in sosta col cambio con la prima marcia inserita	FALSO	
29760	Durante la marcia del veicolo la frizione è staccata dal volano	FALSO	
29761	Il conducente non può intervenire sul comando della frizione se la stessa è di tipo pneumo-idraulico	FALSO	
29762	Il pedale della frizione può comandare il cuscinetto reggispinta con dispositivi di tipo a vite senza fine	FALSO	
29763	Il disco della frizione è collegato permanentemente all'albero secondario del cambio	FALSO	
29764	Il disco della frizione è collegato permanentemente all'albero ausiliario del cambio	FALSO	
29765	Il pedale della frizione comanda i satelliti del differenziale	FALSO	
29766	Il ferodo presente sul disco della frizione deve essere periodicamente ingrassato e oliato	FALSO	
29767	Il ferodo presente sul disco della frizione deve essere periodicamente pulito con benzina	FALSO	
29768	Periodicamente è necessario ingrassare il disco della frizione	FALSO	
29769	Periodicamente è necessario allentare le molle dello spingidisco della frizione	FALSO	
29770	Per mantenere efficiente la frizione è necessario sostituire l'olio dell'impianto frenante	FALSO	
29771	Per mantenere efficiente la frizione è necessario sostituire l'olio del motore	FALSO	
29772	Per mantenere efficiente la frizione è necessario controllare il livello dell'olio tramite l'apposita asta graduata	FALSO	
29773	Il ferodo presente sul disco della frizione non è soggetto a usura	FALSO	
29774	Se il veicolo ha la frizione automatica, non è necessario provvedere alla manutenzione della frizione stessa	FALSO	
29775	La frizione non ha bisogno di manutenzione in quanto è autoregistrante	FALSO	
29776	I veicoli dotati di frizione automatica sono maggiormente soggetti a ribaltamento in curva	FALSO	
29777	Il pedale della frizione può essere rilasciato bruscamente dal conducente in fase di partenza	FALSO	

Quesito n° 6192 - Lubrificazione e protezione dal gelo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29778	L'impianto di lubrificazione serve a diminuire l'attrito tra gli organi in movimento del motore e ad evitare il surriscaldamento e l'eventuale grippaggio degli stessi	VERO	
29779	In un impianto di lubrificazione, la pompa pesca l'olio dalla coppa e lo invia, tramite apposite scanalature, alle varie parti in movimento del motore	VERO	
29780	La lubrificazione evita che lo scorrimento tra le superfici a contatto usuri i materiali a contatto	VERO	
29781	La lubrificazione viene garantita dalla presenza di un velo di olio lubrificante tra le superfici	VERO	
29782	L'impianto di lubrificazione può essere del tipo a circolazione forzata oppure a circolazione naturale	FALSO	
29783	La pompa di iniezione fa parte del circuito di lubrificazione	FALSO	
29784	Compito della lubrificazione è aumentare l'attrito, altrimenti le parti meccaniche non potrebbero esercitare la loro funzione	FALSO	
29785	Un olio lubrificante deve avere un alto grado di acidità per non formare morchie e patine all'interno dei cilindri	FALSO	

Quesito n° 6193 - Lubrificazione e protezione dal gelo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29786	L'accensione della spia dell'olio sul cruscotto del veicolo segnala che la pressione dell'olio è insufficiente	VERO	
29787	L'accensione della spia dell'olio può essere causata dalla rottura della pompa del lubrificante	VERO	

29788	L'accensione della spia dell'olio può essere causata dalle tubazioni dell'impianto di lubrificazione rotte o intasate	VERO	
29789	La spia rossa dell'olio sul cruscotto può segnalare che nella coppa è rimasto così poco olio che la pompa non riesce a mantenerlo in pressione in tutto il circuito	VERO	
29790	Il consumo dell'olio motore aumenta con l'usura delle fasce elastiche	VERO	
29791	Il filtro dell'olio serve a trattenere i piccoli corpi estranei in modo che non penetrino nel motore	VERO	
29792	L'olio motore ha una viscosità che varia in funzione della sua temperatura	VERO	
29793	Il controllo del livello dell'olio motore va sempre fatto a motore spento da parecchi minuti	VERO	
29794	Il controllo del livello dell'olio motore va sempre fatto con il veicolo in piano	VERO	
29795	L'accensione della spia dell'olio sul cruscotto del veicolo, segnala che si è rabboccato l'olio con uno di tipo diverso da quello precedentemente utilizzato	FALSO	
29796	La spia della pressione dell'olio posta sul cruscotto, se accesa, indica sempre un basso livello dell'olio motore	FALSO	
29797	E' necessario controllare periodicamente il livello dell'olio tramite l'apposita asta graduata, ma non prima di aver lasciato il motore acceso per almeno 15 minuti	FALSO	
29798	Il controllo periodico del livello dell'olio lubrificante può essere effettuato solo presso un'officina specializzata	FALSO	
29799	Il controllo periodico del livello dell'olio lubrificante può essere effettuato solo se il veicolo ha la parte anteriore più in alto rispetto al retrotreno	FALSO	
29800	In inverno occorre mettere liquido antigelo nell'olio	FALSO	

Quesito n° 6194 - Lubrificazione e protezione dal gelo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29845	A differenza di quello di lubrificazione del motore, l'olio del cambio non si sostituisce mai perché non è soggetto a forte riscaldamento	FALSO	
29846	Una delle principali trasformazioni che subiscono gli olii lubrificanti durante l'uso è l'aumento di salinità	FALSO	
29847	La spia luminosa della lubrificazione si accende quando la temperatura dell'olio supera i 100°C	FALSO	
29848	Quando l'olio motore è troppo denso è bene aggiungere olio vegetale	FALSO	
29849	Se la temperatura dell'aria è molto bassa, è bene aggiungere all'olio di lubrificazione un poco di benzina (non più del 5%)	FALSO	
29850	Il lubrificante comincia a circolare nel motore solo dopo che la temperatura dell'acqua ha superato i 65°C	FALSO	
29851	Per raffreddare l'olio motore, una valvola di intercettazione lo fa passare nel radiatore dell'acqua quando supera i 120°C	FALSO	
29852	La coppa dell'olio contiene un dispositivo per raffreddare l'olio	FALSO	
29853	L'impianto di lubrificazione è utile per evitare il blocco degli iniettori intasati	FALSO	
29854	Il rabbocco di olio lubrificante in un motore Diesel non è consentito, se il livello è basso occorre sostituirlo completamente	FALSO	
29855	Se l'olio nel motore è troppo denso, si deve rimediare aggiungendo una certa quantità di gasolio	FALSO	
29856	L'olio di lubrificazione deve essere sostituito ogni due mesi	FALSO	
29857	L'olio di lubrificazione di un motore Diesel deve essere sostituito solo quando è diventato molto scuro	FALSO	
29858	La cartuccia del filtro dell'olio va sostituita solo quando si accende la spia rossa sul cruscotto	FALSO	
29859	L'olio lubrificante del cambio e del differenziale devono essere sostituiti ad ogni cambio di olio del motore	FALSO	
29860	L'olio esausto deve generalmente essere bruciato in un luogo lontano dal veicolo e dai centri abitati	FALSO	
29861	Gli organi della lubrificazione dei motori a scoppio e Diesel hanno lo scopo, tra l'altro, di lubrificare la pompa di alimentazione	FALSO	
29862	La pompa ad ingranaggi del sistema di lubrificazione di un motore è azionata da un alberino che prende il movimento dal volano motore	FALSO	
29863	E' importante che l'impianto di lubrificazione provveda ad una efficace lubrificazione di tutte le cinghie	FALSO	
29864	I filtri dell'olio di un veicolo pesante sono tre: uno a cartuccia, uno a carboni attivi, uno a rete metallica	FALSO	
29865	Il livello dell'olio lubrificante del motore si controlla grazie a un manometro installato sul cruscotto del veicolo	FALSO	
29866	Una pressione troppo elevata dell'olio di lubrificazione del motore può essere causata dall'usura degli ingranaggi della pompa dell'olio	FALSO	

29867	Esistono due tipi di filtro dell’olio: uno per la stagione invernale e uno per quella estiva	FALSO	
29868	L’olio esausto può essere diluito in almeno 25 litri di acqua distillata e poi immesso nel circuito fognario	FALSO	
29801	Fanno parte degli organi della lubrificazione: la coppa dell’olio, il filtro a cartuccia e l’indicatore di pressione	VERO	
29802	L’impianto di lubrificazione interessa gli organi meccanici di un motore a scoppio o Diesel	VERO	
29803	Scopo della lubrificazione è quello di evitare l’eccessivo attrito di alcune parti del motore che si muovono a contatto tra loro	VERO	
29804	La circolazione dell’olio di lubrificazione all’interno del motore è assicurata da una pompa a ingranaggi	VERO	
29805	Quando la pressione dell’olio è insufficiente, è necessario fermare il motore per evitare danni a varie parti del motore	VERO	
29806	L’olio della lubrificazione deve venire sostituito con la periodicità indicata sul libretto d’uso e manutenzione del veicolo	VERO	
29807	L’olio di lubrificazione ha anche lo scopo di raffreddare le parti metalliche che si muovono a contatto tra loro	VERO	
29808	L’olio della lubrificazione deve essere cambiato periodicamente in base ai chilometri percorsi e alle indicazioni del costruttore del veicolo	VERO	
29809	L’olio lubrificante del cambio di velocità deve venire periodicamente sostituito	VERO	
29810	E' meglio non rabboccare l’olio nella coppa con olio di tipo e caratteristiche diverse da quello già contenuto	VERO	
29811	Negli intervalli tra una sostituzione e l’altra del lubrificante, il suo livello va controllato ad intervalli regolari e rabboccato in caso di necessità	VERO	
29812	Il lubrificante protegge dalla corrosione le parti metalliche su cui si deposita	VERO	
29813	L’olio "multigrado" è più stabile nei cambiamenti di temperatura ambiente (estate-inverno o inverno-estate)	VERO	
29814	Un indicatore di pressione ed una spia luminosa di colore rosso, posti sulla plancia portastrumenti, permettono di tenere sotto controllo lo stato dell’impianto di lubrificazione	VERO	
29815	Se dal tubo di scarico di un motore Diesel esce fumo chiaro, ciò può significare che il motore brucia olio che è trafilato nei cilindri	VERO	
29816	Se durante la marcia si accende la spia della lubrificazione, significa che la pressione nell’impianto è troppo bassa ed insufficiente a garantire il corretto funzionamento del motore	VERO	
29817	Sull’asta graduata per il controllo del liquido di lubrificazione sono indicati i livelli minimo e massimo che deve avere l’olio nella coppa	VERO	
29818	Generalmente, ad ogni cambio dell’olio è bene sostituire anche la cartuccia del relativo filtro	VERO	
29819	E' bene non usare nei motori Diesel olio specifico per motori a scoppio e viceversa	VERO	
29820	E' consigliabile sostituire l’olio per la lubrificazione del motore secondo le tempistiche e percorrenze raccomandate dal costruttore del motore stesso	VERO	
29821	Gli olii lubrificanti possono contenere additivi chimici	VERO	
29822	Gli olii lubrificanti possono essere minerali o sintetici	VERO	
29823	Una delle principali trasformazioni che subiscono gli olii lubrificanti durante l’uso è il cambio di viscosità	VERO	
29824	Una delle principali trasformazioni che subiscono gli olii lubrificanti durante l’uso è l’ossidazione	VERO	
29825	Una delle principali trasformazioni che subiscono gli olii lubrificanti durante l’uso è l’aumento di acidità	VERO	
29826	Uno degli scopi dell'impianto di lubrificazione di un motore è quello di contribuire al raffreddamento dei vari organi in movimento	VERO	
29827	Uno degli scopi dell'impianto di lubrificazione di un motore è quello di interporre un velo d’olio tra le parti del motore e le parti in movimento	VERO	
29828	Uno degli scopi dell'impianto di lubrificazione di un motore è quello di ridurre l’usura degli organi in movimento all’interno del motore	VERO	
29829	Uno degli scopi dell'impianto di lubrificazione di un motore è quello di ridurre l’attrito delle parti in movimento del motore	VERO	
29830	La pompa ad ingranaggi del sistema di lubrificazione di un motore mette in circolazione l’olio lubrificante sotto pressione	VERO	
29831	Se si accende la spia dell'olio, oppure il manometro segna una pressione bassa, la pompa ad ingranaggi potrebbe essere guasta o difettosa	VERO	
29832	Se si accende la spia dell'olio, oppure il manometro segna una pressione bassa, la valvola limitatrice della pressione può essere guasta o il filtro può essere intasato	VERO	
29833	Se si accende la spia dell'olio, oppure il manometro segna una pressione bassa, la quantità d’olio presente nel circuito potrebbe essere troppo scarsa	VERO	
29834	L’olio esausto deve essere conferito (portato) ad un soggetto appartenente ad uno specifico consorzio	VERO	

29835	In un motore Diesel si può usare qualunque tipo di olio, l’importante è che sia sufficientemente viscoso	FALSO	
29836	In un motore Diesel è indifferente usare olii per motori a benzina, purché siano abbastanza densi	FALSO	
29837	Il manometro posto sul cruscotto indica la quantità di olio contenuto dalla coppa	FALSO	
29838	La spia luminosa della lubrificazione si accende quando la coppa dell’olio è vuota	FALSO	
29839	Se si accende la spia della lubrificazione, significa che l’olio è alla corretta temperatura	FALSO	
29840	Se si accende la spia della lubrificazione, significa che bisogna cambiare l’olio entro cinquemila chilometri	FALSO	
29841	Se dal tubo di scarico di un motore Diesel esce fumo nero, significa che sta bruciando olio	FALSO	
29842	Se il filtro dell’olio è sporco, dal tubo di scarico esce fumo rossastro	FALSO	
29843	E' buona regola scaricare periodicamente l’olio dal motore, filtrarlo con un panno pulito e, successivamente, rimetterlo nella coppa	FALSO	
29844	Se il motore consuma molto olio significa che nei cilindri si ha troppa pressione	FALSO	

Quesito n° 6195 - Lubrificazione e protezione dal gelo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29869	In un impianto di raffreddamento a liquido, il liquido si riscalda circolando nelle intercapedini ricavate nel monoblocco e nella testata intorno ai cilindri	VERO	
29870	In un impianto di raffreddamento a liquido, il liquido cede il calore sottratto al motore all'atmosfera tramite il radiatore	VERO	
29871	Il radiatore è uno scambiatore di calore liquido-aria	VERO	
29872	Il liquido di raffreddamento deve avere una bassa temperatura di congelamento, un'alta temperatura di ebollizione e proprietà anticorrosive	VERO	
29873	Un eccessivo riscaldamento del liquido di raffreddamento del motore può essere dovuto alla valvola termostatica malfunzionante	VERO	
29874	Il raffreddamento del motore evita che una temperatura eccessivamente elevata danneggi le varie parti del motore	VERO	
29875	Il radiatore è l'elemento che permette che il liquido del circuito di raffreddamento non superi una temperatura dannosa per il motore	VERO	
29876	Il circuito di raffreddamento è costituito in modo tale da portare l'acqua del circuito a una temperatura che può anche essere più alta di 100°C	VERO	
29877	Nei climi freddi è indispensabile mettere anticongelante nel circuito di raffreddamento	VERO	
29878	Normalmente il liquido di raffreddamento del motore è acqua distillata	FALSO	
29879	In un impianto di raffreddamento a liquido, la testata del motore è dotata di alette per aumentarne la superficie e favorire lo scambio termico con il liquido	FALSO	
29880	Il liquido di raffreddamento deve avere una bassa temperatura di congelamento e una bassa temperatura di ebollizione	FALSO	
29881	Negli impianti di raffreddamento dei veicoli moderni non è mai necessario verificare il livello del liquido in quanto l'impianto stesso è sigillato	FALSO	
29882	Negli impianti di raffreddamento dei veicoli moderni non è consentito utilizzare l'acqua in sostituzione del liquido refrigerante	FALSO	
29883	In caso di elevata temperatura del circuito, è buona norma aprire immediatamente il tappo del radiatore	FALSO	
29884	La ventola del radiatore entra in funzione per evitare il congelamento dell'acqua	FALSO	
29885	In caso di elevata temperatura del circuito di raffreddamento, è buona norma buttare un secchio di acqua molto fredda sul motore	FALSO	

Quesito n° 6196 - Lubrificazione e protezione dal gelo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29886	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, si accende una spia rossa sulla plancia portastrumenti	VERO	
29887	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, ciò può dipendere dal termostato guasto	VERO	
29888	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, ciò può dipendere dall’elettroventola guasta	VERO	
29889	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, ciò può dipendere dalla cinghia del ventilatore allentata o rotta	VERO	
29890	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, ciò può dipendere dal radiatore intasato all’interno o sporco e incrostato all’esterno	VERO	

29891	Se il motore è molto caldo, è pericoloso togliere in quel momento il tappo del radiatore o del vaso di espansione	VERO	
29892	I motori a scoppio e Diesel vengono raffreddati, durante il loro funzionamento, mediante una circolazione di aria o di liquido	VERO	
29893	Se la temperatura del motore si alza troppo, ciò può dipendere da una sua cattiva lubrificazione	VERO	
29894	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, ciò può dipendere da scarsità di liquido refrigerante nel serbatoio	VERO	
29895	Se il motore è troppo caldo, è bene togliere subito il tappo dal radiatore per facilitare il raffreddamento del liquido	FALSO	
29896	Quando la temperatura del liquido del raffreddamento è troppo elevata, si spegne la spia luminosa che si trova sul cruscotto	FALSO	
29897	Nei motori dei grandi autocarri, è più frequente il sistema di raffreddamento ad aria forzata che non quello a circolazione di liquido	FALSO	
29898	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, ciò dipende esclusivamente dalla condotta di guida del conducente	FALSO	
29899	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, la soluzione più efficace per ristabilire i valori normali è quella di circolare con il cofano motore socchiuso	FALSO	
29900	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, l’unica soluzione efficace è quella di circolare a non più di 40 km/h	FALSO	
29901	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, è bene controllare che la frizione non abbia giochi eccessivi	FALSO	
29902	Se la temperatura del liquido di raffreddamento si alza troppo, è necessario introdurre subito del ghiaccio nel vaso di espansione dell’impianto di raffreddamento	FALSO	
29903	Se il motore si riscalda troppo, è necessario utilizzare olio lubrificante più fluido	FALSO	

Quesito n° 6197 - Lubrificazione e protezione dal gelo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29904	Gli organi di raffreddamento dei motori a scoppio e Diesel hanno lo scopo di evitare che le parti del motore si riscaldino eccessivamente	VERO	
29905	Gli organi di raffreddamento dei motori a scoppio e Diesel sono costituiti, tra l’altro, dal radiatore, dalla ventola e dalla pompa centrifuga	VERO	
29906	La temperatura troppo elevata del liquido refrigerante di un motore può essere dovuta alla formazione di incrostazioni nei tubetti del radiatore	VERO	
29907	L’elettroventilatore dell'impianto di raffreddamento è dotato di sistema di innesto elettromagnetico comandato da un interruttore termostatico	VERO	
29908	In un impianto di raffreddamento a liquido refrigerante, il termostato regola il passaggio del liquido dalle intercapedini della testata al radiatore	VERO	
29909	In caso di malfunzionamento del termostato dell'impianto e surriscaldamento del liquido di raffreddamento, è sufficiente procedere alla rimozione del termostato stesso	FALSO	
29910	Il surriscaldamento del motore ha come principale effetto quello di aumentare le emissioni inquinanti del motore	FALSO	
29911	Il surriscaldamento del motore ha come principale effetto quello di aumentare i consumi di carburante	FALSO	
29912	Il surriscaldamento del motore ha come principale effetto quello di rendere impossibile l’uso dell’impianto di condizionamento dell’aria	FALSO	
29913	Sul cruscotto si trova un apposito manometro che indica il valore della pressione del liquido di raffreddamento nel radiatore	FALSO	
29914	Nei veicoli pesanti, la temperatura del liquido refrigerante non deve mai superare gli 80°C	FALSO	
29915	Per limitare i consumi è bene che il motore funzioni sempre a basse temperature (massimo 60°C)	FALSO	

Quesito n° 6198 - Lubrificazione e protezione dal gelo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29916	Il radiatore serve a smaltire, grazie al passaggio forzato di aria, il calore in eccesso prodotto dal funzionamento del motore	VERO	
29917	Il radiatore è uno scambiatore di calore acqua-aria	VERO	
29918	Non si deve aggiungere acqua o liquido freddo nel radiatore quando il motore è molto caldo	VERO	
29919	In estate è bene sostituire il liquido refrigerante con acqua perché si evitano possibili surriscaldamenti del motore	FALSO	
29920	Il radiatore serve a riscaldare l’abitacolo del veicolo utilizzando il calore prodotto dal funzionamento del motore	FALSO	
29921	Se si prevede di circolare con temperature molto basse (-10°C) occorre sostituire il liquido refrigerante con alcool etilico	FALSO	

Quesito n° 6199 - Lubrificazione e protezione dal gelo

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29922	Il ventilatore dell'impianto di raffreddamento serve ad accelerare il raffreddamento del liquido che passa dal radiatore	VERO	
29923	Il ventilatore dell'impianto di raffreddamento si ferma automaticamente quando la temperatura del liquido di raffreddamento si abbassa oltre una determinata temperatura	VERO	
29924	Il ventilatore dell'impianto di raffreddamento si attiva automaticamente quando la temperatura del liquido di raffreddamento supera una determinata temperatura	VERO	
29925	Il liquido di raffreddamento viene messo in circolazione da una pompa centrifuga	VERO	
29926	Il liquido dell’impianto di raffreddamento può essere sostituito con acqua, in caso di urgente necessità	VERO	
29927	Il liquido dell’impianto di raffreddamento ha un’alta temperatura di ebollizione (oltre 100°C) e una bassa temperatura di congelamento (meno di 0°C)	VERO	
29928	Il corretto funzionamento dell’impianto di raffreddamento si controlla grazie a una spia luminosa e a un termometro posti sulla plancia portastrumenti del veicolo	VERO	
29929	Il termostato dell'impianto di raffreddamento serve a regolare il riscaldamento del motore mantenendo la sua temperatura entro un intervallo di temperature ottimale	VERO	
29930	Il ventilatore dell'impianto di raffreddamento funziona solamente quando il veicolo è fermo con il motore in moto	FALSO	
29931	Il ventilatore dell'impianto di raffreddamento viene attivato dal conducente per mezzo di un interruttore che si trova in cabina	FALSO	
29932	Quando il ventilatore dell'impianto di raffreddamento viene attivato, si disattiva contemporaneamente il compressore dell’impianto di condizionamento dell’aria dell'abitacolo	FALSO	
29933	Il ventilatore dell'impianto di raffreddamento non può entrare in funzione se la temperatura dell’aria esterna è inferiore a 0°C	FALSO	
29934	Il ventilatore dell'impianto di raffreddamento non può entrare in funzione se la velocità di marcia del veicolo è superiore a 80 km/h	FALSO	
29935	Il ventilatore dell'impianto di raffreddamento viene spento nelle lunghe discese	FALSO	
29936	Il termostato dell'impianto di raffreddamento può essere attivato dal conducente per mezzo di un interruttore che si trova sul cruscotto	FALSO	

Quesito n° 6200 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29937	Scopo fondamentale dello pneumatico è quello di assicurare l’aderenza ruota-strada	VERO	
29938	Lo pneumatico agisce insieme alle sospensioni per il molleggio del veicolo	VERO	
29939	Entro i limiti dell’aderenza, lo pneumatico assicura la trasmissione al suolo della forza motrice	VERO	
29940	Entro i limiti dell’aderenza, lo pneumatico assicura la trasmissione al suolo della forza frenante	VERO	
29941	Lo pneumatico evita che il peso del veicolo gravante sulla strada danneggi il manto stradale	VERO	
29942	Entro i limiti dell’aderenza, lo pneumatico permette di dirigere il veicolo nella direzione impostata dal conducente	VERO	
29943	Il battistrada dello pneumatico ha la funzione di drenare l’acqua, eventualmente presente sulla carreggiata, dall’area di impronta del battistrada	VERO	
29944	Lo pneumatico deve essere il più rigido possibile	FALSO	
29945	Durante la stagione fredda, lo pneumatico deve essere fatto scaldare alcuni minuti prima della partenza	FALSO	
29946	Una spia rossa posta sul cruscotto avverte l’autista quando lo pneumatico deve essere sostituito	FALSO	
29947	Acquistando nuovi pneumatici con mescola più morbida del set precedente, occorre irrigidire gli ammortizzatori	FALSO	
29948	L’aderenza ruota-strada non dipende dallo stato d’usura degli pneumatici	FALSO	
29949	Se, con un veicolo pesante, si devono affrontare salite di pendenza superiore al 15%, occorre montare pneumatici rinforzati	FALSO	
29950	Non si può circolare in autostrada con veicoli che montano pneumatici ricostruiti	FALSO	

Quesito n° 6201 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29951	La ruota è composta da disco e cerchio	VERO	
29952	Sul cerchio è riportata una sigla che permette di ricavarne le principali caratteristiche	VERO	
29953	Dalla sigla riportata sul cerchio si può ricavarne la larghezza	VERO	
29954	Dalla sigla riportata sul cerchio si può ricavare il tipo di profilo della balconata	VERO	
29955	Dalla sigla riportata sul cerchio si può ricavarne il diametro di calettamento	VERO	
29956	Dalla sigla riportata sul cerchio si può ricavarne l'OFF-SET	VERO	
29957	Dalla sigla riportata sullo pneumatico si può ricavarne l'anno e la settimana di fabbricazione	VERO	
29958	Dalla sigla riportata sul cerchio si può ricavarne il giorno di fabbricazione dello pneumatico	FALSO	
29959	Dalla sigla riportata sul cerchio si può ricavarne la data in cui deve essere revisionato lo pneumatico	FALSO	
29960	Dalla sigla riportata sul cerchio si può ricavarne l'anno di scadenza dello pneumatico	FALSO	
29961	Dalla sigla riportata sul cerchio si può ricavare il tipo di materiale con cui è stato realizzato lo pneumatico	FALSO	
29962	La ruota è composta da disco e camera d'aria	FALSO	
29963	Sul cerchio è riportata una sigla che permette di ricavare se può essere utilizzato per marcia fuoristrada	FALSO	
29964	La sigla riportata sul cerchio è in inglese e nella lingua dell'intestatario del veicolo	FALSO	

Quesito n° 6202 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29982	Il disegno del battistrada dello pneumatico è annotato sulla carta di circolazione del veicolo	FALSO	
29983	Sul veicolo possono essere montati 4 pneumatici con disegno del battistrada differente	FALSO	
29984	I talloni sono le parti dello pneumatico che garantiscono l'aderenza con la strada	FALSO	
29985	Sui fianchi dello pneumatico sono presenti piccoli intagli che migliorano lo smaltimento dell'acqua in caso di forti temporali	FALSO	
29986	I fianchi dello pneumatico devono essere indeformabili	FALSO	
29965	Gli pneumatici possono avere una camera d'aria interna	VERO	
29966	Gli pneumatici tubeless sono ricoperti all'interno di un strato di gomma speciale	VERO	
29967	In uno pneumatico tubeless la valvola è fissata al cerchio	VERO	
29968	In uno pneumatico con camera d'aria la valvola è fissata alla camera d'aria stessa	VERO	
29969	Generalmente, uno pneumatico tubeless forato si affloscia più lentamente di uno pneumatico con lo stesso tipo di foratura, dotato di camera d'aria	VERO	
29970	Se si usano pneumatici tubeless con aggiunta di camera d'aria vi è il pericolo di formazioni di sacche d'aria interne allo pneumatico	VERO	
29971	Lo pneumatico comprende la carcassa, i talloni e il battistrada	VERO	
29972	I talloni sono la parte dello pneumatico a contatto col cerchio	VERO	
29973	Negli pneumatici tubeless, i talloni sono fondamentali per garantire la tenuta d'aria	VERO	
29974	La carcassa di uno pneumatico è principalmente composta da tele con fili metallici e gomma	VERO	
29975	Il rumore generato da uno pneumatico dipende principalmente dal disegno e dal materiale con cui sono realizzate le scolpiture del battistrada	VERO	
29976	Gli pneumatici per veicoli pesanti devono avere una camera d'aria interna	FALSO	
29977	Gli pneumatici tubeless sono più pericolosi di quelli con camera d'aria	FALSO	
29978	Lo pneumatico di tipo tubeless è costituito dalla valvola, dal copertone e dalla camera d'aria	FALSO	
29979	Generalmente, uno pneumatico dotato di camera d'aria forato si affloscia più lentamente di uno pneumatico con lo stesso tipo di foratura, ma di tipo tubeless	FALSO	
29980	Uno pneumatico di tipo tubeless non è dotato di valvola	FALSO	
29981	Uno pneumatico con camera d'aria è più soggetto a consumarsi al centro	FALSO	

Quesito n° 6203 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29987	Gli pneumatici possono essere di tipo "a tele incrociate"	VERO	
29988	Gli pneumatici possono essere di tipo "radiale"	VERO	
29989	Gli pneumatici si distinguono in "radiali" o "a tele incrociate" a seconda della disposizione delle tele della carcassa	VERO	
29990	Gli pneumatici di tipo "radiale" presentano, in genere, una maggior flessibilità dei fianchi rispetto a quelli a tele incrociate	VERO	
29991	Rispetto agli pneumatici radiali, gli pneumatici di tipo "a tele incrociate" presentano, in genere, una minor area di contatto in curva	VERO	
29992	Gli pneumatici possono essere di tipo "a tele sfalsate"	FALSO	
29993	Gli pneumatici possono essere di tipo "longitudinale"	FALSO	
29994	Gli pneumatici si distinguono in "radiali" o a "a tele incrociate" a seconda del numero e del materiale di composizione delle tele	FALSO	
29995	Rispetto agli pneumatici radiali, gli pneumatici di tipo "a tele incrociate" presentano, in genere, una maggior area di contatto in curva	FALSO	
29996	Gli pneumatici di tipo "radiale" presentano, in genere, una minor flessibilità dei fianchi rispetto a quelli "a tele incrociate"	FALSO	

Quesito n° 6204 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
29997	Il battistrada è la parte dello pneumatico che serve a garantire l’aderenza con l’asfalto	VERO	
29998	Il battistrada deve garantire un idoneo drenaggio dell’acqua eventualmente presente sulla strada	VERO	
29999	Nel battistrada sono presenti degli indicatori di usura	VERO	
30000	L’elasticità del battistrada varia al variare della temperatura	VERO	
30001	Il battistrada presenta differenti disegni a seconda della marca e del tipo dello pneumatico	VERO	
30002	Il disegno del battistrada degli pneumatici degli assi posteriori può essere diverso da quello dell’asse anteriore	VERO	
30003	Il battistrada deve avere, per legge, uno spessore minimo degli intagli di 1,6 millimetri su tutta la sua superficie	VERO	
30004	Il battistrada deve avere, per legge, uno spessore minimo degli intagli di 1,6 millimetri su almeno l'80% della sua superficie	FALSO	
30005	Il battistrada di uno pneumatico radiale deve avere maggior larghezza rispetto a uno pneumatico a tele incrociate	FALSO	
30006	In caso di ruote gemellate, il battistrada degli pneumatici dell’asse posteriore può essere realizzato senza scolpiture	FALSO	
30007	Il battistrada deve essere realizzato con tasselli indeformabili	FALSO	
30008	Il battistrada è realizzato con un composto di nylon e gomma	FALSO	
30009	Il battistrada deve essere il più possibile rigido	FALSO	
30010	I tasselli del battistrada non possono essere più alti di 3 millimetri per non aumentare eccessivamente la deriva dello pneumatico	FALSO	
30011	Il battistrada deve avere, per legge, uno spessore minimo degli intagli di 2,5 millimetri su tutta la sua superficie	FALSO	

Quesito n° 6205 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30012	I fianchi di uno pneumatico devono essere moderatamente flessibili	VERO	
30013	I fianchi di uno pneumatico sono costituiti principalmente da gomma e tele	VERO	
30014	I fianchi di uno pneumatico cooperano allo smaltimento del calore	VERO	
30015	Se i fianchi di uno pneumatico sono eccessivamente flessibili vi è un aumento della deriva	VERO	
30016	I fianchi di uno pneumatico non possono presentare lesioni che interessano le tele	VERO	
30017	I fianchi di uno pneumatico devono essere molto rigidi	FALSO	
30018	Se i fianchi di uno pneumatico sono rigidi vi è un aumento della deriva	FALSO	
30019	I fianchi interni degli pneumatici gemellati possono essere rivestiti in lega di alluminio, per poter resistere al reciproco sfregamento	FALSO	
30020	I fianchi di uno pneumatico possono aver subito lesioni che interessano le tele, purché le stesse siano state riparate da officina autorizzata che ne certifichi la sicurezza	FALSO	
30021	I fianchi di uno pneumatico devono avere spessore minimo di 1,6 millimetri	FALSO	

Quesito n° 6206 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30022	L’indice di capacità di carico di uno pneumatico, indica il carico massimo sopportabile dallo pneumatico alla velocità massima per esso ammessa	VERO	
30023	L’indice di capacità di carico di uno pneumatico, può essere un numero del tipo "154"	VERO	
30024	L’indice di capacità di carico di uno pneumatico, può riportare anche il valore massimo ammesso nel caso di montaggio in gemello	VERO	
30025	L’indice di capacità di carico di uno pneumatico, è un numero di due o tre cifre riportato sul fianco della copertura	VERO	
30026	L’indice di capacità di carico di uno pneumatico, può essere un numero del tipo "15400"	FALSO	
30027	Nel caso di pneumatici gemellati, l’indice di capacità di carico di uno pneumatico è un numero di tre cifre seguito dalla sigla TWIN	FALSO	
30028	L’indice di capacità di carico di uno pneumatico è un numero di due o tre cifre seguito dalle lettere KG, riportato sul fianco della copertura	FALSO	
30029	L’indice di capacità di carico di uno pneumatico non viene indicato nel caso di pneumatici da utilizzare solo in gemello	FALSO	

Quesito n° 6207 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30030	L’indice di velocità di uno pneumatico indica la sua velocità massima di impiego	VERO	
30031	L’indice di velocità di uno pneumatico può essere rappresentato da una lettera maiuscola, ad esempio "J"	VERO	
30032	L’indice di velocità di uno pneumatico è sempre indicato sul suo fianco	VERO	
30033	L’indice di velocità di uno pneumatico permette di ricavare la velocità massima di impiego dello pneumatico in buone condizioni di manutenzione	VERO	
30034	L’indice di velocità di uno pneumatico indica la sua velocità minima di impiego	FALSO	
30035	Nel caso di pneumatici gemellati, l’indice di velocità di uno pneumatico indica il doppio della sua velocità massima di impiego	FALSO	
30036	L’indice di capacità di carico di uno pneumatico è un numero di due o tre cifre seguito dalle lettere km/h, riportato sul suo fianco	FALSO	
30037	L’indice di velocità di uno pneumatico non viene indicato nel caso di pneumatici da utilizzare solo in gemello	FALSO	

Quesito n° 6208 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30038	Sul fianco dello pneumatico viene indicato se si tratta di uno pneumatico da utilizzare senza camera d’aria	VERO	
30039	Se sul fianco dello pneumatico compare la scritta M+S, significa che lo pneumatico è omologato a percorsi innevati o fangosi	VERO	
30040	Sul fianco dello pneumatico viene indicato se si tratta di uno pneumatico da utilizzare con camera d’aria	VERO	
30041	Dalle scritte che compaiono sul fianco dello pneumatico è possibile ricavare la settimana e l’anno di produzione dello pneumatico	VERO	
30042	Sul fianco dello pneumatico si può trovare la sigla TWI	VERO	
30043	La sigla TWI, posta sul fianco dello pneumatico, si trova in corrispondenza degli indicatori di usura	VERO	
30044	Il diametro di calettamento del cerchio su cui montare lo pneumatico è in genere indicato in millimetri	FALSO	
30045	La larghezza nominale di sezione di uno pneumatico è in genere indicata in pollici	FALSO	
30046	Se sul fianco dello pneumatico compare la scritta M+S, significa che lo pneumatico è da utilizzarsi su veicoli che trainano un rimorchio	FALSO	
30047	Sul fianco dello pneumatico si può trovare la sigla MCTC se è stato omologato in Italia	FALSO	
30048	La sigla TWI, posta sul fianco dello pneumatico, si trova in corrispondenza della valvola di gonfiaggio	FALSO	
30049	La sigla TWI posta sul fianco dello pneumatico indica che si tratta di uno pneumatico da usare in gemello	FALSO	
30051	Dalle scritte che compaiono sul fianco dello pneumatico non è possibile ricavarne la marca	FALSO	

Quesito n° 6209 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30052	I tipi di pneumatici utilizzabili sul veicolo sono indicati sulla carta di circolazione	VERO	
30053	Gli pneumatici dello stesso asse devono essere dello stesso tipo	VERO	
30054	Gli pneumatici del veicolo possono essere di tipi differenti, purché uguali sullo stesso asse	VERO	
30055	Due ruote che montano cerchi diversi possono avere la stessa circonferenza di rotolamento	VERO	
30056	Il complesso pneumatico-cerchio non deve sporgere lateralmente dalla sagoma originale del veicolo	VERO	
30057	Le caratteristiche dimensionali degli pneumatici che sono montati sul veicolo non possono essere diverse da quelle riportate sulla carta di circolazione	VERO	
30058	Su ogni veicolo può essere utilizzato un solo tipo di pneumatico	FALSO	
30059	La marca di pneumatici utilizzabili sul veicolo è indicata sulla carta di circolazione	FALSO	
30060	Gli pneumatici montati sullo stesso asse devono essere di tipo diverso	FALSO	
30061	Gli pneumatici dell’asse motore sono contraddistinti dalla sigla TRACT	FALSO	
30062	Sui veicoli pesanti è obbligatoria la rotazione degli pneumatici al massimo ogni 20000 km	FALSO	
30063	Sulla carta di circolazione è indicata la data a partire dalla quale è possibile utilizzare gli pneumatici invernali	FALSO	

Quesito n° 6210 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30064	Gli intagli del battistrada servono a favorire il deflusso di acqua eventualmente presente sulla carreggiata	VERO	
30065	L’aquaplaning consiste in una perdita di aderenza legata alla presenza di un velo di acqua compressa tra battistrada e pavimentazione	VERO	
30066	In fase di aquaplaning il veicolo perde direzionalità	VERO	
30067	A parità di altre condizioni, il pericolo che si verifichi il fenomeno dell’aquaplaning aumenta con l’aumentare della velocità del veicolo	VERO	
30068	A parità di altre condizioni, il pericolo che si verifichi il fenomeno dell’aquaplaning aumenta con la diminuzione di profondità degli intagli del battistrada	VERO	
30069	A parità di altre condizioni, il pericolo che si verifichi il fenomeno dell’aquaplaning aumenta con la diminuzione della pressione degli pneumatici	VERO	
30070	Se il veicolo è in situazione di aquaplaning, la prima cosa da fare è diminuire la velocità	VERO	
30071	L’aquaplaning non può verificarsi quando i veicoli sono dotati di ruote gemellate	FALSO	
30072	L’aquaplaning non può verificarsi se gli intagli del battistrada hanno almeno quattro millimetri di profondità	FALSO	
30073	L’aquaplaning può interessare la motrice ma non il rimorchio	FALSO	
30074	Se il veicolo è in situazione di aquaplaning, la prima cosa da fare è aumentare la velocità	FALSO	
30075	Se il veicolo è in situazione di aquaplaning, la prima cosa da fare è frenare a fondo, premendo nel contempo il pedale della frizione	FALSO	
30076	Se il veicolo è in situazione di aquaplaning, la prima cosa da fare è sterzare a fondo in direzione del margine destro della carreggiata	FALSO	
30077	L’aquaplaning non può verificarsi su veicoli dotati di sistema antibloccaggio in frenata ABS	FALSO	

Quesito n° 6211 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30078	Ruote gemellate significa che ad ogni estremità di un asse, è montata una coppia di ruote	VERO	
30079	Due ruote gemellate devono possibilmente avere lo stesso grado di usura	VERO	
30080	Due ruote gemellate devono essere gonfiate alla stessa pressione	VERO	
30081	Sulla ruota interna di ruote montate in gemello, occorre in genere utilizzare una valvola di gonfiaggio dotata di apposita prolunga	VERO	
30082	Tra le due ruote gemellate viene montato un distanziale per evitare sfregamenti dei fianchi	VERO	
30083	I segnalatori della pressione degli pneumatici sono particolarmente utili quando le ruote sono gemellate	VERO	
30084	Le ruote gemellate sono generalmente montate sull’asse sterzante	FALSO	

30085	Le ruote gemellate hanno un’unica valvola di gonfiaggio, in quanto le camere d’aria sono comunicanti tra di loro	FALSO	
30086	L’aderenza del veicolo sull’asfalto è minore se le ruote sono gemellate	FALSO	
30087	Il distanziale posto tra le due ruote gemellate facilita lo sfregamento degli pneumatici tra loro, in particolare a veicolo carico	FALSO	
30088	Tutti i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7 tonnellate, devono montare ruote gemellate sull’ultimo asse posteriore	FALSO	
30089	I veicoli dotati di ruote gemellate devono essere muniti di sistema antibloccaggio in frenata ABS	FALSO	

Quesito n° 6212 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30090	Lo pneumatico è un involucro di gomma, rinforzato con elementi metallici o tessili, che viene montato sul cerchio della ruota e viene gonfiato ad una pressione superiore a quella atmosferica	VERO	
30091	In uno pneumatico marcato "315/80 R 22,5 152/148 M", il valore 22,5 rappresenta il diametro di calettamento del cerchio, espresso in pollici	VERO	
30092	L'usura anomala del battistrada di uno pneumatico nella zona centrale può essere dovuta ad una pressione di gonfiaggio eccessiva	VERO	
30093	La verifica dell'efficienza di uno pneumatico prevede il controllo della sua struttura per individuare eventuali anomalie dovute ad usura, deterioramento del materiale a causa dell'invecchiamento o lesioni dovute a contatti accidentali	VERO	
30094	L'usura eccessiva del battistrada di uno pneumatico può causare il fenomeno dell'aquaplaning	VERO	
30095	Il fenomeno dell'aquaplaning è favorito essenzialmente dalla forte usura del battistrada, dalla elevata velocità del veicolo, dalla bassa pressione di gonfiaggio dello pneumatico, dall'alto spessore dell'acqua presente sul manto stradale	VERO	
30096	In caso di sostituzione di uno pneumatico si devono rispettare tassativamente i valori dimensionali, di carico e di velocità, riportati sulla carta di circolazione del veicolo	VERO	
30097	Il battistrada di uno pneumatico ha lo scopo di facilitare l'allontanamento dell'acqua e, negli autoveicoli, deve avere uno spessore di almeno 1,2 millimetri su tutta la superficie dello pneumatico	FALSO	
30098	In uno pneumatico marcato "315/80 R 22,5 152/148 M", i valori 152/148 rappresentano rispettivamente la larghezza nominale della sezione e l'altezza del fianco espresse in millimetri	FALSO	
30099	In uno pneumatico marcato "315/80 R 22,5 152/148 M", i valori 152/148 rappresentano l'indice di carico rispettivamente per ruota gemellata e per ruota singola	FALSO	
30100	In uno pneumatico marcato "315/80 R 22,5 152/148 M", l'iscrizione R 22,5 significa che lo pneumatico ha un raggio di 22,5 centimetri	FALSO	
30101	La verifica della pressione di gonfiaggio degli pneumatici va sempre effettuata con gli pneumatici caldi e quindi dopo aver percorso un numero sufficiente di chilometri	FALSO	
30102	Il fenomeno dell'aquaplaning è favorito dall'eccessiva pressione di gonfiaggio degli pneumatici	FALSO	

Quesito n° 6213 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30103	In uno pneumatico marcato "315/100 R 20 154/149 M", i numeri 154/149 rappresentano rispettivamente l’indice di carico in singolo o in gemello e la lettera M il codice di velocità	VERO	
30104	Tra le caratteristiche di uno pneumatico riportate sulla carta di circolazione è presente l’indice di velocità	VERO	
30105	La serie o rapporto di aspetto indica la percentuale tra l'altezza dello pneumatico e la sua larghezza	VERO	
30106	Gli pneumatici possono avere un senso di rotazione che, nel caso, viene indicato sul fianco con una freccia	VERO	
30107	L'indicazione "M & S" indica uno pneumatico idoneo all'uso in caso di neve, o comunque di basse temperature	VERO	
30108	Lo spessore minimo del battistrada è di 1,6 millimetri sulla fascia centrale del battistrada e 1,4 millimetri sui 3 centimetri di bordo da entrambi i lati	FALSO	
30109	Lo spessore minimo del battistrada per uno pneumatico industriale è di 2 millimetri su tutta la superficie del battistrada	FALSO	
30110	In uno pneumatico marcato "315/100 R 20 154/149 M", le lettere "R" ed "M" indicano rispettivamente la possibilità d'uso su un rimorchio e quella su strade di montagna	FALSO	
30111	Quando gli indici di carico segnati su uno pneumatico sono due, il primo si riferisce allo pneumatico su ruota gemellata, il secondo su ruota singola	FALSO	
30112	La ruota di scorta fa parte dei dispositivi obbligatori di un autoveicolo	FALSO	

30113	Un veicolo industriale di massa complessiva a pieno carico superiore a 18 tonnellate non rischia di subire il fenomeno dell'aquaplaning, perché è troppo pesante perché ciò accada	FALSO	
30114	L'indicazione M & S indica uno pneumatico fabbricato nel Regno Unito	FALSO	

Quesito n° 6214 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30119	Gli pneumatici radiali sono obbligatori per l’equipaggiamento di un mezzo d’opera	FALSO	
30120	Uno pneumatico tubeless deve essere gonfiato ad una pressione maggiore rispetto a uno con camera d’aria	FALSO	
30121	Uno pneumatico tubeless ha una minore tenuta di strada rispetto a uno con camera d’aria	FALSO	
30122	Gli pneumatici gemellati che presentano zone di consumo sui fianchi interni non sono pericolosi perché il fatto è dovuto a normale usura da contatto	FALSO	
30115	Gli pneumatici radiali sono più flessibili di quelli a tele incrociate	VERO	
30116	Uno pneumatico tubeless è sprovvisto di camera d’aria	VERO	
30117	Gli pneumatici gemellati devono essere simmetrici, per dimensione e disegno, rispetto all’asse di marcia	VERO	
30118	Gli pneumatici radiali sono più resistenti di quelli tradizionali	FALSO	

Quesito n° 6215 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30123	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici è fondamentale per il confort di marcia	VERO	
30124	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici è fondamentale per la tenuta di strada del veicolo	VERO	
30125	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici è fondamentale per la stabilità del veicolo	VERO	
30126	La pressione di gonfiaggio degli pneumatici deve essere adeguata al carico del veicolo	VERO	
30127	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici è fondamentale per la durata dello pneumatico	VERO	
30128	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici garantisce la giusta area di impronta del battistrada	VERO	
30129	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici comporta migliore confort, ma maggior consumo di carburante	FALSO	
30130	Se si prevede di dover percorrere lunghe discese, occorre abbassare la pressione degli pneumatici di mezzo Bar	FALSO	
30131	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici è fondamentale solo nei mesi estivi	FALSO	
30132	Il valore della corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici è indicato sul fianco dello pneumatico	FALSO	
30133	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici è fondamentale solo a veicolo a pieno carico	FALSO	
30134	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici deve essere annotata sulla carta di circolazione	FALSO	

Quesito n° 6216 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30135	La pressione di gonfiaggio degli pneumatici deve essere misurata a pneumatico freddo	VERO	
30136	Alla fine di un viaggio, uno pneumatico troppo gonfio ha il battistrada più caldo al centro	VERO	
30137	Alla fine di un viaggio, uno pneumatico sgonfio ha il battistrada più caldo ai bordi	VERO	
30138	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico non consente il corretto appoggio del battistrada sulla sede stradale	VERO	
30139	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico riduce l’appoggio e la pressione di contatto della parte centrale del battistrada sulla sede stradale	VERO	
30140	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico non consente il corretto appoggio del battistrada sulla sede stradale	VERO	
30141	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico riduce l’appoggio e la pressione dei bordi del battistrada sulla sede stradale	VERO	
30142	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico riduce l’aderenza	VERO	

30143	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico riduce l’aderenza	VERO	
30144	L’insufficiente pressione di gonfiaggio comporta il surriscaldamento dello pneumatico	VERO	
30145	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta una sua maggior e più irregolare usura	VERO	
30146	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta una sua maggior usura sui bordi del battistrada	VERO	
30147	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta l’aumento della resistenza al rotolamento	VERO	
30148	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta l’aumento del consumo di carburante	VERO	
30149	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta l’eccessivo aumento della sua flessibilità	VERO	
30150	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta l’aumento del rollio e del beccheggio del veicolo	VERO	
30151	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta la minor tenuta di strada del veicolo	VERO	
30152	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta la minor stabilità del veicolo	VERO	
30153	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico ne aumenta il diametro di rotolamento	VERO	
30154	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico ne aumenta la rigidità	VERO	
30155	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico peggiora il confort di marcia	VERO	
30156	Alla fine di un viaggio, uno pneumatico sgonfio ha il battistrada più caldo al centro	FALSO	
30157	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico non fa appoggiare i bordi del battistrada sulla sede stradale	FALSO	
30158	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico non fa appoggiare la parte centrale del battistrada sulla sede stradale	FALSO	
30159	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico non influisce sul confort di marcia	FALSO	
30160	La pressione di gonfiaggio degli pneumatici deve essere misurata a pneumatico caldo	FALSO	
30161	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico ne aumenta la flessibilità	FALSO	
30162	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico ne diminuisce il diametro di rotolamento	FALSO	
30163	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico non comporta problemi se la temperatura esterna è inferiore a 10°C	FALSO	
30164	Per migliorare la stabilità del veicolo, nelle forti discese è bene diminuire la pressione degli pneumatici posteriori di mezzo bar	FALSO	
30165	Sui veicoli dotati di sospensioni pneumatiche, la pressione di gonfiaggio deve essere ridotta di 0,2 bar	FALSO	
30166	Sui veicoli dotati di sospensioni pneumatiche, non è necessario il periodico controllo della pressione di gonfiaggio	FALSO	
30167	Alla fine di un viaggio, uno pneumatico troppo gonfio ha il battistrada più caldo ai bordi	FALSO	
30168	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta una sua maggior usura al centro del battistrada	FALSO	
30169	L’eccessiva pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta una sua maggior usura ai bordi del battistrada	FALSO	
30170	Una pressione di gonfiaggio dello pneumatico inferiore del 10% rispetto al valore consigliato facilita le manovre di parcheggio	FALSO	
30171	L’insufficiente pressione di gonfiaggio di uno pneumatico comporta una sua miglior aderenza su terreno innevato	FALSO	
30172	Una pressione di gonfiaggio dello pneumatico superiore del 10% rispetto al valore consigliato non modifica il confort di marcia	FALSO	
30173	Una pressione di gonfiaggio dello pneumatico superiore del 10% rispetto al valore consigliato permette un risparmio di carburante	FALSO	
30174	Una pressione di gonfiaggio dello pneumatico superiore del 10% rispetto al valore consigliato riduce la distanza di frenatura	FALSO	

Quesito n° 6217 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30175	La più importante operazione di manutenzione degli pneumatici è il periodico controllo della pressione di gonfiaggio	VERO	
30176	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici deve essere uguale a quella indicata dalla casa costruttrice dello pneumatico stesso	VERO	

30177	Il controllo della pressione deve essere effettuato su tutti gli pneumatici, compreso quello della ruota di scorta	VERO	
30178	Causa di consumo irregolare di uno pneumatico è la mancata equilibratura della ruota su cui è montato	VERO	
30179	Causa di consumo irregolare di uno pneumatico sono i non corretti angoli di convergenza o di campanatura delle ruote	VERO	
30180	Causa di consumo irregolare di uno pneumatico è la cattiva registrazione degli organi di direzione	VERO	
30181	Gli pneumatici con tagli sui fianchi devono essere sostituiti	VERO	
30182	La pressione di gonfiaggio degli pneumatici deve essere misurata a caldo, dopo aver percorso diversi chilometri, in modo da fargli raggiungere la giusta temperatura di esercizio	FALSO	
30183	Lo pneumatico che presenti, a caldo, una pressione superiore a quella prevista a freddo, deve essere immediatamente sgonfiato	FALSO	
30184	La pressione di gonfiaggio degli pneumatici è stabilita dal conducente in funzione del tipo di carico trasportato e della temperatura dell'asfalto	FALSO	
30185	I difetti di convergenza delle ruote non influiscono sul consumo uniforme degli pneumatici	FALSO	
30186	La distribuzione del carico non incide sul consumo degli pneumatici	FALSO	
30187	Nei mesi estivi, la pressione di gonfiaggio degli pneumatici può essere controllata con meno frequenza perché l’alta temperatura dell’asfalto la mantiene regolare	FALSO	
30188	La bassa pressione di gonfiaggio degli pneumatici diminuisce la loro deriva	FALSO	

Quesito n° 6218 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30189	Una ruota può essere squilibrata per effetto di depositi solidi quali ghiaietto incastrato, fango, catrame	VERO	
30190	La squilibratura di una ruota può portare a saltellamenti o sfarfallamenti della ruota stessa	VERO	
30191	La squilibratura di una ruota può avere effetti sullo sterzo	VERO	
30192	La squilibratura di una ruota deve essere corretta in officina specializzata con l’utilizzazione di appositi contrappesi	VERO	
30193	La squilibratura di una ruota porta a consumi anomali dello pneumatico	VERO	
30194	La squilibratura di una ruota peggiora la stabilità di marcia del veicolo	VERO	
30195	La squilibratura di una ruota è indicata da apposita spia rossa posta sul cruscotto	FALSO	
30196	La squilibratura di una ruota può essere eliminata variando l’angolo di campanatura delle ruote del veicolo	FALSO	
30197	La squilibratura di una ruota può essere eliminata variando l’angolo di convergenza delle ruote del veicolo	FALSO	
30198	In uno pneumatico tubeless, il saltellamento di una ruota squilibrata può essere eliminato introducendo una camera d’aria	FALSO	
30199	La squilibratura di una ruota può essere eliminata aumentando la pressione di 0,2 bar	FALSO	
30200	La squilibratura di una ruota può essere eliminata diminuendo la pressione di 0,4 bar	FALSO	

Quesito n° 6219 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30201	In caso di foratura o anomalia ad uno pneumatico occorsa durante il servizio, bisogna rallentare e fermarsi appena è possibile farlo in sicurezza	VERO	
30202	La maggior usura del battistrada sul lato interno rispetto a quello esterno è attribuibile anche ad un'eccessiva convergenza delle ruote	VERO	
30203	In caso di lunghi viaggi è opportuno controllare periodicamente la temperatura del battistrada	VERO	
30204	La pressione di gonfiaggio di uno pneumatico è indicata generalmente in bar	VERO	
30205	In caso di foratura o anomalia ad uno pneumatico occorsa durante il servizio, è necessario sostituirlo subito ovunque ci si trovi, lasciando a bordo del veicolo i passeggeri per salvaguardare la loro incolumità	FALSO	
30206	La maggior usura del battistrada sul lato interno rispetto a quello esterno è attribuibile esclusivamente a una cattiva bilanciatura delle ruote	FALSO	
30207	In caso di lunghi viaggi occorre fermarsi periodicamente solo per raffreddare gli pneumatici	FALSO	
30208	La pressione di gonfiaggio di uno pneumatico si esprime generalmente in atmosfere	FALSO	
30209	La pressione di gonfiaggio di uno pneumatico è un dato che è generalmente riportato sul fianco degli pneumatici	FALSO	

Quesito n° 6220 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30210	Il montaggio di pneumatici alternativi a quelli precedentemente utilizzati è ammesso se i nuovi sono tra quelli riportati sulla carta di circolazione	VERO	
30211	Il montaggio di pneumatici alternativi a quelli precedentemente utilizzati è ammesso se i nuovi sono consigliati e garantiti da un gommista iscritto all'albo dei manutentori	FALSO	

Quesito n° 6221 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30212	Se si deve sostituire una ruota occorre, se possibile, fermarsi lungo un tratto rettilineo e in piano, segnalando la sosta, nei casi previsti, con l'apposito segnale mobile di pericolo (triangolo)	VERO	
30213	Se si deve sostituire una ruota occorre posizionare il veicolo in sicurezza, possibilmente fuori della carreggiata e azionare il freno di stazionamento	VERO	
30214	Prima della sostituzione di una ruota occorre calzare i cunei per il fermo sotto altre ruote del veicolo	VERO	
30215	Se si deve sostituire una ruota, occorre prima allentare i dadi e solo in seguito azionare il martinetto di sollevamento	VERO	
30216	La sostituzione della ruota di un mezzo pesante è un'operazione non semplice, che richiede prudenza, perizia ed allenamento preventivo	VERO	
30217	Il serraggio definitivo dei dadi dopo aver sostituito la ruota di un mezzo pesante, deve essere portato a termine quando la ruota è appoggiata al suolo	VERO	
30218	Se il veicolo monta ruote gemellate, la sostituzione di una ruota deve necessariamente essere svolta in officina specializzata	FALSO	
30219	Quando si sostituisce una ruota, l'ordine di serraggio dei dadi è stabilito dalla casa costruttrice dello pneumatico	FALSO	
30220	Quando si sostituisce una ruota, il corretto serraggio dei dadi deve essere controllato con il dinamometro	FALSO	
30221	Quando si sostituisce una ruota, la ruota stessa deve essere montata sgonfia e poi gonfiata con apposito compressore	FALSO	
30222	Quando si sostituisce una ruota, al termine del montaggio occorre fare una prova di tenuta della valvola	FALSO	
30223	La ruota di scorta deve sempre essere tenuta ad una pressione di mezzo bar superiore a quella degli altri pneumatici	FALSO	

Quesito n° 6222 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30224	I cosiddetti pneumatici invernali sono più efficaci dei pneumatici ordinari, anche quando la strada non è innevata, se la temperatura dell'asfalto è inferiore a circa 7°C	VERO	
30225	I cosiddetti pneumatici invernali, sfruttano particolari disegni delle scolpiture del battistrada e mescole diverse da quelli convenzionali	VERO	
30226	E' opportuno montare gli pneumatici invernali su tutte le ruote del veicolo	VERO	
30227	I cosiddetti pneumatici invernali sono dotati di lamelle, cioè di piccoli e sottili intagli praticati in tutti i tasselli del battistrada	VERO	
30228	I cosiddetti pneumatici invernali hanno mescole del battistrada che rimangono sufficientemente elastiche anche con basse temperature dell'asfalto	VERO	
30229	A basse temperature, la mescola dei pneumatici convenzionali perde elasticità e tale fenomeno riduce l'aderenza	VERO	
30230	Alcuni tipi di pneumatici invernali sono predisposti all'origine per la chiodatura	VERO	
30231	L'uso di pneumatici invernali omologati sostituisce l'eventuale obbligo di montaggio catene in tratti di strada innevati	VERO	
30232	I cosiddetti pneumatici invernali perdono aderenza sopra i 20°C di temperatura dell'asfalto	FALSO	
30233	Sui cosiddetti pneumatici invernali non è possibile montare le catene	FALSO	
30235	I cosiddetti pneumatici invernali sono utili e più efficaci dei pneumatici ordinari solo se la strada è fortemente innevata	FALSO	
30236	I cosiddetti pneumatici invernali non prevedono la possibilità di chiodatura	FALSO	
30237	I cosiddetti pneumatici invernali devono essere montati solo sull'asse motore	FALSO	
30238	I cosiddetti pneumatici invernali non devono essere montati su veicoli dotati di sistema antipattinamento ESP	FALSO	
30239	I cosiddetti pneumatici invernali possono essere montati solo su veicoli appositamente omologati	FALSO	

Quesito n° 6223 - Nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30240	Chi fa uso di catene da neve non omologate è sanzionabile come se ne fosse sprovvisto	VERO	
30241	Se si fa uso di catene da neve, queste devono essere di misura idonea agli pneumatici del veicolo e di tipo omologato	VERO	
30242	E' sconsigliabile utilizzare le catene su tratti di strada non innevati	VERO	
30243	Nei veicoli a trazione integrale, le catene da neve devono essere montate solo sulle ruote posteriori	FALSO	
30244	Se si utilizzano le catene nei tratti di strada privi di neve, la pressione di gonfiaggio degli pneumatici deve essere aumentata di 1 bar	FALSO	
30245	I veicoli muniti di pneumatici invernali devono rispettare limiti di velocità massima inferiori a quelli ordinari	FALSO	

Quesito n° 6224 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30246	Il sistema di frenatura consente di trasformare in calore l'energia cinetica posseduta da un veicolo in movimento	VERO	
30247	Il sistema di frenatura pneumatico di tipo continuo ed automatico, installato sui veicoli pesanti, ha tempi di risposta più lenti rispetto ai sistemi di frenatura idraulici	VERO	
30248	Il sistema di frenatura di soccorso di un veicolo ha il compito di garantire l'arresto di emergenza in caso di avaria del sistema di servizio	VERO	
30249	Il sistema di frenatura di un veicolo pesante può essere di tipo pneumatico integrale o pneumoidraulico	VERO	
30250	Il sistema di frenatura pneumatico di un rimorchio consente la frenatura automatica di emergenza in caso di sganciamento accidentale dalla motrice	VERO	
30251	Il compressore di un impianto di frenatura, ha il compito di inviare continuamente aria compressa nei serbatoi	FALSO	
30252	La valvola di sicurezza contenuta nel regolatore di pressione di un impianto di frenatura pneumatico è tarata a una pressione compresa tra il valore minimo di funzionamento dell'impianto e il valore massimo a cui corrisponde l'apertura della valvola di scarico	FALSO	
30253	I dispositivi di frenatura obbligatori per un autoveicolo sono il freno di servizio ed il freno a mano, che funge sempre anche da freno di soccorso	FALSO	
30254	Il dispositivo antibloccaggio in frenata ABS impedisce il bloccaggio delle ruote in caso di frenatura, purché il fondo stradale non sia innevato	FALSO	
30255	L’impianto di frenatura pneumoidraulico è sempre munito di un serbatoio ad azoto compresso per imprimere maggior potenza frenante all’impianto	FALSO	

Quesito n° 6225 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30256	Nei veicoli con impianti di frenatura dotati di ABS viene mantenuta la stabilità direzionale in frenata	VERO	
30257	Nei veicoli con impianti di frenatura dotati di ABS si ottiene in genere una riduzione delle distanze di frenatura, soprattutto in condizioni di scarsa aderenza	VERO	
30258	In un impianto frenante pneumatico, il regolatore di pressione ha il compito di mantenere l'impianto ad una pressione non superiore a un limite prefissato	VERO	
30259	Il regolatore di pressione di un impianto frenante pneumatico o pneumoidraulico comprende una valvola di ritenuta, che impedisce la caduta di pressione dell'impianto	VERO	
30260	Il regolatore di pressione di un impianto frenante pneumatico o pneumoidraulico comprende una valvola di scarico, che scarica in atmosfera l'aria in eccesso quando si è raggiunto il valore di pressione massimo stabilito	VERO	
30261	Il regolatore di pressione di un impianto frenante pneumatico o pneumoidraulico comprende una valvola di sicurezza, che scarica l'aria in atmosfera nel caso di avarie del dispositivo che abbiano causato anomali aumenti di pressione	VERO	
30262	Fa parte del freno a disco di un autoveicolo, un disco metallico che gira solidale con la ruota	VERO	
30263	E' parte del freno a disco di un autoveicolo, una pinza che contiene gli elementi d'attrito e, tramite un sistema idraulico, permette di stringerli fortemente al disco durante la frenatura	VERO	

30264	Fanno parte del freno a disco i pistoncini, azionati da una pompa idraulica	VERO	
30265	Il sistema ABS, evitando il bloccaggio delle ruote in caso di energica frenata, consente di non far diminuire l'aderenza con il fondo stradale, riducendo così lo spazio di arresto	VERO	
30266	E' parte del freno a tamburo, un'asta con puntale a cuneo che, spinta da una membrana, permette di schiacciare le ganasce contro i tamburi generando attrito	VERO	
30267	Nei freni a tamburo, le ganasce sono ricoperte di guarnizione di attrito (ferodo)	VERO	
30268	I freni a disco possono essere del tipo autoventilato	VERO	
30269	Il regolatore di pressione di un impianto frenante pneumatico o pneumoidraulico è collegato direttamente alla catena di distribuzione del motore	FALSO	
30270	Il regolatore di pressione di un impianto frenante pneumatico o pneumoidraulico ha il compito di inviare aria in pressione direttamente agli elementi frenanti	FALSO	
30271	Fanno parte del freno a disco i pistoncini, azionati direttamente dall'aria compressa	FALSO	
30272	Il sistema ABS rende inutile la presenza del freno di soccorso	FALSO	
30273	E' parte del freno a tamburo un disco metallico attorno al quale si stringono le ganasce ricoperte di guarnizione di attrito (ferodo)	FALSO	
30274	I freni a disco e quelli a tamburo sono costruttivamente uguali, a parte il tipo di guarnizione di attrito usata in ciascuno dei due	FALSO	
30275	Nei veicoli pesanti di maggiori dimensioni (M3 ed N3), su ogni ruota sono montati insieme sia un freno a disco che uno a tamburo, per avere una maggior potenza frenante	FALSO	
30276	In un impianto frenante pneumatico, il regolatore di pressione ha il compito di mantenere l'impianto a una pressione sempre superiore a 18 bar	FALSO	
30277	I freni a tamburo possono essere del tipo autoventilato	FALSO	
30278	I freni a tamburo non possono essere montati su veicoli dotati di rallentatore	FALSO	
30279	I freni a disco non possono essere montati su veicoli dotati di rallentatore elettromagnetico	FALSO	

Quesito n° 6226 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30280	La frenatura pneumatica è tipica dei veicoli di massa elevata, per i quali è necessaria una grande potenza frenante	VERO	
30281	Nella frenatura pneumoidraulica sono presenti sia un circuito idraulico che uno pneumatico	VERO	
30282	La frenatura di stazionamento di un autoveicolo con frenatura pneumatica, avviene per svuotamento di una camera del bielemento frenante (contenente aria compressa a veicolo sfrenato)	VERO	
30283	La forza necessaria alla frenatura di stazionamento di un autoveicolo con frenatura pneumatica è di tipo meccanico ed è garantita da molle	VERO	
30284	In un autoveicolo devono essere presenti ed efficienti il freno di servizio, quello di stazionamento e quello di soccorso	VERO	
30285	Se si è alla guida di un autoveicolo di recente costruzione, la rottura del tubo dell’aria dei freni della ruota anteriore destra ci permette comunque di raggiungere un’officina, anche se a velocità estremamente ridotta	VERO	
30286	Sugli autoveicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate, il freno di soccorso interviene automaticamente in caso di malore del conducente	FALSO	
30287	La frenatura di stazionamento e quella di soccorso sono due diversi modi di definire lo stesso tipo di frenatura	FALSO	
30288	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, la condotta automatica del freno non è mai in pressione	FALSO	
30289	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, la condotta moderabile del freno è sempre in pressione	FALSO	
30290	Non esistono circuiti frenanti di tipo pneumoidraulico	FALSO	
30291	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, la rottura del tubo dell’aria dei freni della ruota anteriore destra richiede l’arresto immediato del veicolo, ovunque ci si trovi, con contestuale richiesta di soccorso	FALSO	

Quesito n° 6227 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30292	L’azionamento del freno di stazionamento comporta l’espulsione dell’aria dal bielemento frenante	VERO	

30293	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, all'interno dei serbatoi dell'aria può depositarsi, per condensazione, una certa quantità di acqua	VERO	
30294	Nella manutenzione ordinaria degli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, è buona norma spurgare periodicamente i serbatoi dell'aria compressa, eliminando l'acqua eventualmente formatasi per condensazione	VERO	
30295	Occorre sempre controllare che la pressione nei serbatoi principali dell'impianto frenante pneumatico non scenda al di sotto del valore minimo previsto dalla casa costruttrice del veicolo	VERO	
30296	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il distributore a mano permette la frenatura di stazionamento immettendo aria nei bielementi frenanti	FALSO	
30297	In caso di svuotamento dei serbatoi dell'aria compressa l'autoveicolo rimane sfrenato	FALSO	
30298	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, la presenza di acqua nei serbatoi è utile perché aumenta la pressione dell'aria	FALSO	
30299	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, l'azionamento del freno di stazionamento può essere effettuato anche con veicolo in marcia	FALSO	
30300	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, occorre sempre controllare che la pressione nei serbatoi principali dell'impianto frenante sia pari a quella delle sospensioni pneumatiche	FALSO	

Quesito n° 6228 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30301	La frenatura di un veicolo avviene grazie alla trasformazione della sua energia cinetica in calore	VERO	
30302	La frenatura di servizio è ripartita su tutte le ruote del veicolo	VERO	
30303	La frenatura degli autoveicoli è in genere ottenuta mediante freni ad attrito	VERO	
30304	La massima forza frenante applicabile all'autoveicolo è pari al suo peso aderente	VERO	
30305	L'ABS permette di sfruttare al meglio la forza frenante disponibile	VERO	
30306	Per ottenere una buona frenatura occorre evitare il bloccaggio delle ruote	VERO	
30307	La distribuzione dei pesi sul veicolo influisce sulla frenatura	VERO	
30308	L'ABS permette di raddoppiare la forza frenante	FALSO	
30309	La distanza di frenatura minima si ottiene con il bloccaggio di tutte le ruote	FALSO	
30310	La distribuzione dei pesi sul veicolo non influisce sulla frenatura	FALSO	
30311	La massima forza frenante applicabile all'autoveicolo è pari a metà del suo peso aderente	FALSO	
30312	Il riscaldamento dei freni ne migliora la funzionalità	FALSO	
30313	I freni dei veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate sono raffreddati ad acqua	FALSO	
30314	Sui veicoli a 3 assi, la frenatura è ripartita tra l'asse anteriore e uno dei due assi posteriori	FALSO	

Quesito n° 6229 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30315	Gli autoveicoli devono essere dotati di 3 sistemi di frenatura: servizio, soccorso, stazionamento	VERO	
30316	La frenatura di stazionamento di un autoveicolo deve essere ad azione puramente meccanica	VERO	
30317	La frenatura di servizio degli autoveicoli deve agire su tutte le ruote	VERO	
30318	La frenatura di servizio degli autoveicoli deve essere moderabile	VERO	
30319	La frenatura di servizio degli autoveicoli deve essere azionabile dal conducente dal proprio posto di guida senza togliere le mani dal volante	VERO	
30320	La frenatura di soccorso deve essere moderabile	VERO	
30321	La frenatura di soccorso viene normalmente realizzata con l'uso "a fondo" del freno di stazionamento	FALSO	
30322	La frenatura di stazionamento è in genere conglobata col servofreno	FALSO	
30323	La frenatura di servizio degli autoveicoli deve essere di tipo "a impulsi"	FALSO	
30324	Il comando del freno di stazionamento è lo stesso del freno di servizio	FALSO	
30325	Su tutti gli autoveicoli devono essere presenti idonei cunei per il fermo	FALSO	

Quesito n° 6230 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30326	Fanno parte dell’impianto di frenatura pneumatico il compressore e i serbatoi dell’aria compressa	VERO	
30327	Quando il veicolo è in marcia, nell’impianto di frenatura pneumatico deve esservi sempre aria in pressione nel tratto di impianto compreso tra il compressore e il distributore duplex	VERO	
30328	Nell’impianto di frenatura pneumoidraulico (freno misto), i convertitori trasformano la pressione dell’aria in pressione idraulica	VERO	
30329	L’impianto di frenatura pneumatico integrale o quello pneumoidraulico, sono divisi in più sezioni indipendenti, una per le ruote anteriori, una per quelle posteriori ed eventualmente una per il rimorchio	VERO	
30330	Nei veicoli con impianto di frenatura ad aria compressa, appositi dispositivi modulatori regolano la pressione dell’aria diretta agli elementi frenanti dell’asse posteriore in base al carico del veicolo	VERO	
30331	Se l’impianto di frenatura pneumatica o pneumoidraulica non è in pressione, il veicolo non può essere messo in movimento perché non è possibile disinserire il freno di stazionamento a molla	VERO	
30332	Se l’impianto di frenatura è tipo pneumatico, prima della partenza è necessario accertarsi che nei serbatoi vi sia pressione sufficiente	VERO	
30333	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, se si verifica una perdita di aria in una sezione dell’impianto di frenatura, le altre sezioni possono funzionare regolarmente; tale struttura costituisce il "freno di soccorso"	VERO	
30334	A partire dalla valvola protezione serbatoi, l’impianto di frenatura di servizio ad aria compressa è costituito da due sezioni distinte più una eventuale per il rimorchio	VERO	
30335	In caso di avaria in una sezione dei freni, anche se le altre sezioni funzionano, non si deve intraprendere un nuovo viaggio se non si è provveduto alla riparazione del guasto	VERO	
30336	I serbatoi dell’aria dei veicoli dotati di frenatura pneumatica o pneumoidraulica, sono normalmente: uno per ogni sezione dell’impianto, uno per i servizi ed eventualmente per le sospensioni pneumatiche	VERO	
30337	I serbatoi dell’aria compressa degli impianti di frenatura dei mezzi pesanti sono dotati di un dispositivo per lo scarico dell’acqua di condensa accumulatasi	VERO	
30338	Gli elementi frenanti dei mezzi pesanti sono costituiti da tamburi e ganasce o da disco e pastiglie	VERO	
30339	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il modulatore di frenata regola automaticamente la pressione dell’aria inviata agli elementi frenanti in base al carico del veicolo	VERO	
30340	Negli impianti di frenatura pneumatica, l’anticongelatore è necessario perché l’aria, quando è molto fredda, ha poca pressione	FALSO	
30341	Gli impianti di frenatura di tipo pneumoidraulico non possono essere utilizzati su veicoli per trasporto persone per motivi di sicurezza	FALSO	
30342	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il dispositivo modulatore di pressione in funzione del carico esclude l’ABS quando il veicolo è molto carico	FALSO	
30343	Il freno automatico è presente su tutti gli autocarri	FALSO	
30344	In caso di avaria in una sezione dell’impianto di frenatura ad aria, il veicolo può venire usato normalmente perché i freni restano sempre pienamente efficienti grazie all'altra sezione	FALSO	
30345	In un impianto di frenatura pneumoidraulico, è l’olio che comprime l’aria diretta agli elementi frenanti	FALSO	
30346	In un impianto di frenatura pneumoidraulico, gli elementi frenanti sono sempre del tipo a disco e pastiglie, negli impianti pneumatici integrali sono invece solamente di tipo a tamburo e ganasce	FALSO	
30347	Il compressore dell’impianto di frenatura pneumatico è azionato dal motorino di avviamento dell’autocarro	FALSO	
30348	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, quando cessa la frenatura, l’aria compressa si scarica dai freni attraverso il tubo di scappamento	FALSO	
30349	Gli impianti frenanti ad aria compressa non possono essere dotati di ABS	FALSO	
30350	In un impianto di frenatura pneumoidraulico, l’olio dei convertitori pneumoidraulici viene raffreddato in apposito radiatore	FALSO	
30351	In un impianto di frenatura pneumatico, il compressore dell’aria viene attivato dal conducente alla partenza tramite apposito pulsante posto sul cruscotto	FALSO	
30352	In un impianto di frenatura pneumatico per veicoli molto pesanti, l’aria compressa viene sostituita con azoto compresso	FALSO	

Quesito n° 6231 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

30353	Il freno di stazionamento dei veicoli dotati di freni pneumatici agisce solo sulle ruote posteriori	VERO	
30354	Il freno di stazionamento dei veicoli dotati di freni pneumatici è un freno ad azione meccanica e si attiva scaricando l'aria dai bielementi a molla	VERO	
30355	Il freno di stazionamento dei veicoli dotati di freni pneumatici cessa la sua azione quando, tramite il distributore a mano, gli viene inviata aria compressa	VERO	
30356	Il freno di stazionamento dei veicoli dotati di freni pneumatici, se moderabile, può essere utilizzato per la frenatura di soccorso	VERO	
30357	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il freno di stazionamento, si inserisce quando il freno a molla riceve aria dal distributore a mano	FALSO	
30358	Il freno di stazionamento dei veicoli dotati di freni pneumatici, se non moderabile, può fare parte dell'impianto di frenatura di soccorso	FALSO	
30359	Il freno di stazionamento dei veicoli dotati di freni pneumatici, può essere azionato solo da un pedale	FALSO	
30360	Il freno di stazionamento a molla dei veicoli dotati di freni pneumatici, cessa di funzionare se i serbatoi dell'aria compressa non sono carichi	FALSO	

Quesito n° 6232 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30361	Nei veicoli dotati di frenatura ad aria compressa, il modulatore della frenata è situato tra il distributore duplex e gli elementi frenanti posteriori	VERO	
30362	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, agendo sul pedale del freno, il distributore duplex invia aria compressa in due sezioni dell'impianto non comunicanti tra loro	VERO	
30363	I sistemi di frenatura pneumatica di servizio e di soccorso dei veicoli pesanti prevedono almeno due serbatoi per l'aria compressa, un distributore duplex e una sezione di tubazioni indipendenti per ciascuno dei due assi	VERO	
30364	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il distributore duplex serve, tra l'altro, a regolare la pressione dell'aria inviata agli elementi frenanti	VERO	
30365	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il distributore duplex invia aria alla stessa pressione agli elementi frenanti anteriori e posteriori	VERO	
30366	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il distributore duplex ha due comandi: uno a pedale e l'altro a mano	FALSO	
30367	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il distributore duplex invia aria compressa alternativamente ai due serbatoi principali	FALSO	
30368	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il distributore duplex raddoppia la pressione dell'aria quando il veicolo è carico e sta percorrendo una discesa	FALSO	
30369	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il distributore duplex serve a inviare differente pressione agli elementi frenanti anteriori o posteriori	FALSO	
30370	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il distributore duplex non può garantire la frenatura di soccorso	FALSO	

Quesito n° 6233 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30371	Nei veicoli dotati di frenatura ad aria compressa, il modulatore di frenata è situato tra il distributore duplex e gli elementi frenanti dell'asse posteriore	VERO	
30372	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il modulatore di frenata in funzione del carico ha il compito di ridurre la pressione dell'aria inviata agli elementi frenanti dell'asse posteriore quando il veicolo non circola a pieno carico	VERO	
30373	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il modulatore di frenata in funzione del carico ha il compito di evitare frenate a ruote bloccate	VERO	
30374	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica e sospensioni a balestra, il modulatore di frenata in funzione del carico è normalmente fissato al telaio del veicolo	VERO	
30375	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il modulatore di frenata in funzione del carico può essere a comando pneumatico	VERO	
30376	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il modulatore di frenata in funzione del carico viene inserito e disinserito dal conducente a mezzo di apposito pulsante	FALSO	
30377	Il modulatore di frenata in funzione del carico non può essere montato su veicoli dotati di ABS	FALSO	
30378	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il modulatore di frenata in funzione del carico è normalmente fissato sull'assale delle ruote	FALSO	

30379	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, il modulatore di frenata in funzione del carico può essere a comando idraulico	FALSO	
30380	Il modulatore di frenata in funzione del carico necessita di raffreddamento ad aria	FALSO	

Quesito n° 6234 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30381	L’essiccatore o l’anticongelatore si trovano tra il compressore ed i serbatoi dell’aria compressa dell’impianto di frenatura pneumatico o pneumoidraulico	VERO	
30382	L’essiccatore o l’anticongelatore di cui sono dotati gli impianti di frenatura ad aria compressa, evitano che si formino cristalli di ghiaccio nelle tubazioni	VERO	
30383	L’essiccatore o l’anticongelatore di cui sono dotati gli impianti di frenatura ad aria compressa, evitano che si formino particelle di ghiaccio nelle valvole	VERO	
30384	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, l’essiccatore può essere raggruppato in un unico apparecchio assieme al regolatore di pressione	VERO	
30385	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, l’essiccatore provvede anche al filtraggio dell’aria	VERO	
30386	L’anticongelatore impedisce il congelamento dell’aria nei serbatoi dei freni pneumatici e pneumoidraulici	FALSO	
30387	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, l’essiccatore serve a impedire che il compressore aspiri aria troppo umida	FALSO	
30388	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica, l’essiccatore deve essere messo in funzione manualmente dal conducente	FALSO	
30389	Nell’essiccatore di un impianto frenante pneumatico, una volta "asciugata" l’aria, vengono aggiunte piccole particelle di lubrificante per oliare le valvole del circuito dell’aria compressa	FALSO	
30390	Nell’impianto di frenatura pneumatico, vi sono tanti essiccatori quanti sono i serbatoi dell’aria compressa	FALSO	

Quesito n° 6235 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30393	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione è dotato di una valvola di sicurezza	VERO	
30394	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione prevede anche fasi di funzionamento a vuoto del compressore	VERO	
30395	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione prevede anche fasi in cui scarica aria in atmosfera	VERO	
30396	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione permette di mantenere l’aria dei circuiti frenanti alla pressione fissa di quindici bar	FALSO	
30397	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione ha il compito di regolare il valore della pressione dell’aria inviata agli elementi frenanti	FALSO	
30398	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione ha il compito di regolare il valore della pressione dell’aria all'interno delle sospensioni pneumatiche	FALSO	
30399	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione non è necessario se il veicolo è dotato di sospensioni pneumatiche	FALSO	
30400	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione è comandato dal conducente attraverso apposito "manettino" posto sul cruscotto	FALSO	
30391	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione permette di mantenere l’aria dei circuiti frenanti ad una pressione compresa tra due valori, massimo e minimo	VERO	
30392	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il regolatore di pressione permette di evitare sovrappressioni nell’impianto	VERO	

Quesito n° 6236 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30401	Gli elementi frenanti dei veicoli stradali possono essere del tipo a tamburo e ganasce dotate di guarnizione di attrito (ferodo)	VERO	
30402	Gli elementi frenanti dei veicoli stradali possono essere del tipo a disco e pastiglie dotate di guarnizione di attrito (ferodo)	VERO	

30403	Gli elementi frenanti dei veicoli stradali pesanti sono del tipo ad attrito	VERO	
30404	Gli elementi frenanti dei veicoli possono avere problemi di surriscaldamento	VERO	
30405	Gli elementi frenanti dei veicoli, trasformano l'energia cinetica posseduta dal veicolo in calore da disperdere in atmosfera	VERO	
30406	Gli elementi frenanti possono essere del tipo a disco e ganasce dotate di guarnizione di attrito (ferodo)	FALSO	
30407	Gli elementi frenanti possono essere del tipo a ganasce e pastiglie dotate di guarnizione di attrito (ferodo)	FALSO	
30408	Gli elementi frenanti dei veicoli possono avere problemi di eccessiva ventilazione	FALSO	
30409	Gli elementi frenanti dei veicoli stradali pesanti sono del tipo elettromagnetico	FALSO	
30410	I veicoli stradali di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, devono essere dotati di elementi frenanti raffreddati a liquido	FALSO	
30411	I veicoli stradali di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, non possono essere dotati di elementi frenanti autoventilanti per pericolo di rottura del disco	FALSO	

Quesito n° 6237 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30413	Il freno di tipo pneumoidraulico funziona grazie all'azione combinata dell'aria e dell'olio	VERO	
30414	L'impianto di frenatura di tipo pneumoidraulico è composto, tra l'altro, da un compressore, da alcuni serbatoi d'accumulo per l'aria compressa e dai convertitori pneumoidraulici	VERO	
30415	Se l'impianto di frenatura è del tipo pneumoidraulico, l'aria compressa viene inviata dal distributore ai convertitori	VERO	
30416	Le ganasce di un impianto di frenatura pneumoidraulico, vengono allargate da due pistoncini spinti dalla pressione idraulica	VERO	
30417	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, il convertitore pneumoidraulico sfrutta la pressione dell'aria per mettere in pressione uno speciale liquido idraulico che agisce sugli elementi frenanti	VERO	
30418	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, il liquido del convertitore pneumoidraulico è sostanzialmente incomprimibile	VERO	
30419	Negli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, il liquido del convertitore pneumoidraulico va periodicamente sostituito	VERO	
30420	Negli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, può essere necessario rabboccare periodicamente il liquido del convertitore pneumoidraulico	VERO	
30421	Un autocarro pesante non può avere i freni pneumoidraulici perché troppo elastici	FALSO	
30422	Gli impianti di frenatura pneumoidraulici, detti anche freni misti, funzionano con una miscela di aria e olio preparata dal distributore duplex	FALSO	
30423	Negli impianti di frenatura pneumoidraulici, deve essere presente un miscelatore per l'aria e l'olio	FALSO	
30424	Se si verifica una perdita di olio dai freni pneumoidraulici, il conducente può convertire il funzionamento dei freni a pneumatico integrale escludendo i convertitori	FALSO	
30425	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, il convertitore di pressione pneumoidraulico, serve a trasformare la pressione di un liquido in aria fortemente compressa	FALSO	
30426	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, il convertitore di pressione pneumoidraulico è posto tra il compressore ed i serbatoi dell'aria compressa	FALSO	
30427	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, l'olio dell'impianto frenante pneumoidraulico serve a mantenere ben lubrificati gli elementi frenanti, anche nelle forti discese	FALSO	
30428	Gli autoveicoli dotati di impianto frenante pneumoidraulico non possono essere atti al traino	FALSO	

Quesito n° 6238 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30429	Sui veicoli pesanti, il compressore dell'impianto di frenatura pneumatico o pneumoidraulico prende in genere movimento dal motore del veicolo	VERO	
30430	Sui veicoli pesanti, il compressore dell'impianto di frenatura pneumatico o pneumoidraulico aspira aria dall'esterno attraverso un filtro e la invia a pressione verso i serbatoi	VERO	

30431	Sui veicoli pesanti, il compressore dell’impianto di frenatura pneumatico o pneumoidraulico necessita di raffreddamento e lubrificazione	VERO	
30432	Sui veicoli pesanti, il compressore dell’impianto di frenatura pneumatico o pneumoidraulico è alimentato con il combustibile del motore	FALSO	
30433	Sui veicoli pesanti, il compressore dell’impianto di frenatura pneumatico o pneumoidraulico è alimentato da miscela al 4% di olio	FALSO	
30434	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, il compressore può essere utilizzato come freno motore, invertendone il senso di rotazione	FALSO	

Quesito n° 6239 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30435	Eventuali formazioni di ghiaccio nelle tubazioni dei freni ad aria compressa possono bloccare le valvole del regolatore di pressione e del distributore duplex	VERO	
30436	Il sistema frenante antibloccaggio ruote ABS (Antilock Braking System), evita il bloccaggio delle ruote, ottimizzando la frenata e migliorando la dirigibilità del veicolo	VERO	
30437	Negli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, è bene effettuare periodicamente lo spurgo dell’acqua di condensa formatasi nei serbatoi per evitare il pericolo che si formi del ghiaccio	VERO	
30438	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, all’avviamento del veicolo, può essere necessario un breve lasso di tempo perché il compressore dell'impianto di frenatura ricarichi i serbatoi dell’aria compressa dei freni fino alla pressione minima di esercizio	VERO	
30439	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumoidraulica, il sistema ABS consente alle ruote di bloccarsi anche quando la pressione nei serbatoi è molto bassa	FALSO	
30440	I freni a disco vengono impiegati soltanto sulle autovetture	FALSO	
30441	I freni a disco sono poco usati sui veicoli industriali perché scaldano troppo	FALSO	
30442	Come sui treni, anche su tutti gli autobus è obbligatorio un freno di emergenza a disposizione dei viaggiatori	FALSO	
30443	Sugli autobus deve essere presente, a disposizione dei passeggeri, un martelletto, posto in una cassetta con vetro a frantumazione, che permetta di azionare i freni di emergenza in caso di incendio	FALSO	

Quesito n° 6240 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30444	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, è presente un indicatore di pressione per ciascuna sezione dell’impianto di frenatura di servizio	VERO	
30445	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, l’indicatore di pressione è integrato da una spia rossa che segnala la bassa pressione	VERO	
30446	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il pedale del freno comanda un distributore che invia l’aria agli elementi frenanti a pressione moderabile	VERO	
30447	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, la pressione dell’aria nei serbatoi dei freni viene mantenuta alla giusta pressione da un regolatore automatico di pressione	VERO	
30448	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, la pressione dell’aria negli elementi frenanti è tanto più elevata, quanto maggiore è la pressione esercitata sul pedale del freno	VERO	
30449	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica o pneumoidraulica, per evitare che, in caso di rottura della condotta che porta aria ai serbatoi, tutti i serbatoi dell’impianto frenante si svuotino, tra regolatore di pressione e serbatoi è inserita una particolare valvola a più vie	VERO	
30450	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica o pneumoidraulica, la pressione dell’aria nei serbatoi dei freni ad aria compressa deve essere più alta se il veicolo è molto carico	FALSO	
30451	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica o pneumoidraulica, la pressione dell’aria nei serbatoi dei freni pneumatici deve essere più bassa se il veicolo viaggia a vuoto	FALSO	
30452	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica o pneumoidraulica, in caso di perdita di pressione da una sezione dell’impianto ad aria compressa, il freno automatico blocca istantaneamente l’autoveicolo	FALSO	
30453	Gli impianti frenanti ad aria compressa sono dotati di un serbatoio dell’aria per ogni ruota	FALSO	
30454	Negli impianti frenanti ad aria compressa, il conducente regola la pressione dell’aria della frenatura di servizio tramite un apposito "manettino" posto sul cruscotto	FALSO	

30455	Sugli autoveicoli dotati di frenatura pneumatica o pneumoidraulica, a seconda della forza frenante richiesta, l’autista può selezionare la modalità di frenatura "continua" o quella "moderabile"	FALSO	

Quesito n° 6241 - Freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30456	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il collegamento tra motrice e rimorchio prevede un collegamento meccanico, uno pneumatico e uno elettrico	VERO	
30457	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il collegamento pneumatico tra motrice e rimorchio è realizzato mediante due tubi flessibili e due coppie di semigiunti omologati	VERO	
30458	Negli impianti di frenatura ad aria compressa dotati di ABS, il collegamento tra motrice e rimorchio deve prevedere anche uno specifico collegamento elettrico per l’ABS stesso	VERO	
30459	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, le due coppie di semigiunti che realizzano il collegamento pneumatico tra motrice e rimorchio hanno colore differente tra loro	VERO	
30460	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, l’autista che realizzi il collegamento pneumatico tra motrice e rimorchio deve indossare idonei guanti protettivi	VERO	
30461	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il collegamento pneumatico tra motrice e rimorchio è realizzato mediante tubi rigidi e due giunti di accoppiamento di colore verde	FALSO	
30462	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il collegamento pneumatico tra motrice e rimorchio può essere di tipo "wireless" (senza fili)	FALSO	
30463	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il collegamento tra motrice e rimorchio prevede un collegamento idraulico, uno pneumatico e uno elettrico di tipo wireless (senza fili)	FALSO	
30464	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il collegamento pneumatico tra motrice e rimorchio è realizzato mediante quattro tubi flessibili e quattro coppie di semigiunti omologati	FALSO	
30465	Negli impianti di frenatura ad aria compressa, il collegamento pneumatico tra motrice e rimorchio deve essere realizzato da operaio specializzato in officina opportunamente attrezzata e autorizzata	FALSO	

Quesito n° 6242 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30466	Se dal tubo di scarico esce molto vapore, ciò può significare che vi è un’infiltrazione di acqua o di liquido di raffreddamento nei cilindri	VERO	
30467	Se si riscontra la presenza di liquido di raffreddamento nella coppa dell’olio, ciò può dipendere dalla guarnizione della testata bruciata	VERO	
30468	Se si accende la spia rossa dell’impianto di raffreddamento, è necessario fermarsi e spegnere subito il motore, per evitare danni	VERO	
30469	Se si accende la spia rossa dell’impianto di lubrificazione, è necessario fermarsi e spegnere subito il motore, per evitare danni	VERO	
30470	Se si accende la spia rossa dell’impianto di lubrificazione è necessario fermare subito il motore e, se non vi sono perdite di lubrificante, occorre rabboccare con lubrificante, possibilmente dello stesso tipo	VERO	
30471	Alla partenza, se si accende la spia rossa, dell’impianto di lubrificazione, è necessario spegnere subito il motore, verificare la quantità di olio nella coppa e, se è basso il livello dell’olio, effettuare un rabbocco di olio dello stesso tipo	VERO	
30472	Se si accende la spia della lubrificazione, significa che bisogna cambiare il filtro dell'olio entro mille chilometri	FALSO	
30473	Se si accende la spia della lubrificazione, significa che bisogna cambiare l’olio di lubrificazione del motore	FALSO	
30474	Se dal tubo di scarico esce vapore, ciò significa che c’è troppo liquido nel radiatore ed è quindi opportuno scaricarne una parte	FALSO	
30475	Se si riscontra presenza di acqua o di liquido del raffreddamento nella coppa dell’olio, è possibile che sia rotto il radiatore	FALSO	
30476	Se si accende la spia del raffreddamento, occorre accelerare per giungere a destinazione prima che si esaurisca il liquido nel radiatore	FALSO	

Quesito n° 6243 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30477	Il fumo nero allo scarico può indicare una scarsità di aria nella combustione	VERO	
30478	Il fumo nero allo scarico può indicare un eccesso di gasolio nella combustione	VERO	

30479	Il fumo nero allo scarico indica una cattiva combustione	VERO	
30480	Nel motore Diesel, il fumo nero allo scarico indica un'insufficiente compressione in uno o più cilindri	FALSO	
30481	Il fumo nero allo scarico indica un inizio di incendio nel motore	FALSO	
30482	Il fumo nero allo scarico indica presenza d'olio nella combustione	FALSO	
30483	Il fumo nero allo scarico indica che dobbiamo utilizzare un tipo di gasolio con più alto numero di ottani	FALSO	

Quesito n° 6244 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30484	La fuoriuscita di fumo bianco ed abbondante dallo scarico può indicare una perdita d'olio in camera di scoppio	VERO	
30485	La cattiva combustione che provoca fumosità allo scarico può essere causata dal filtro dell'aria intasato	VERO	
30486	La cattiva combustione che provoca fumosità allo scarico può essere causata dall'iniettore non funzionante correttamente	VERO	
30487	La cattiva combustione che provoca fumosità allo scarico può essere causata da una quantità eccessiva di carburante iniettata	VERO	
30489	La fuoriuscita di fumo bianco ed abbondante dallo scarico può indicare l'uso di benzina al posto del gasolio	FALSO	
30490	La fuoriuscita di fumo bianco ed abbondante dallo scarico può indicare un consumo eccessivo di gasolio	FALSO	
30491	La cattiva combustione che provoca fumosità allo scarico può essere causata dal filtro dell'olio intasato	FALSO	

Quesito n° 6245 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30492	L'indicazione di un eccesso di pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante, può essere causata da un difettoso funzionamento del gruppo di regolazione e controllo	VERO	
30493	L'indicazione di un eccesso di pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante, può essere causata da difettoso funzionamento della valvola di protezione dei serbatoi	VERO	
30494	L'eccessiva pressione d'aria nei serbatoi dell'impianto frenante, è indicata dal manometro presente sul cruscotto	VERO	
30495	La scarsa pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante, può essere causata dal difettoso funzionamento del compressore	VERO	
30496	La presenza di gasolio nel serbatoio dell'impianto frenante diminuisce la distanza di frenatura	FALSO	
30497	In caso di eccessiva pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante, il conducente deve astenersi dall'utilizzare i freni e ricorrere maggiormente al rallentatore	FALSO	
30498	In caso di scarsa pressione dell'aria dei serbatoi dell'impianto frenante, è opportuno agire ripetutamente sul pedale del freno per far salire la pressione	FALSO	
30499	In caso di scarsa pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante, è opportuno staccare l'impianto delle sospensioni pneumatiche per risparmiare aria	FALSO	
30500	L'eccessiva pressione d'aria nei serbatoi dell'impianto frenante, è indicata dal termometro presente sul cruscotto	FALSO	

Quesito n° 6246 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30501	La spia di accensione della segnalazione luminosa di pericolo è di colore rosso	VERO	
30502	La spia della temperatura dell'acqua di raffreddamento è di colore rosso	VERO	
30503	La spia di bassa pressione dell'olio è di colore rosso	VERO	
30504	La spia del mancato agganciamento della cintura di sicurezza è di colore rosso	VERO	
30505	La spia del freno di stazionamento inserito è di colore rosso	VERO	
30506	La spia di accensione degli indicatori di direzione è di colore rosso	FALSO	
30507	La spia di accensione dei proiettori anabbaglianti è di colore rosso	FALSO	
30508	La spia di accensione dei proiettori abbaglianti è di colore rosso	FALSO	
30509	La spia dei proiettori fendinebbia è di colore rosso	FALSO	
30510	La spia del dispositivo per sbrinare o disappannare il parabrezza è di colore rosso	FALSO	

Quesito n° 6262 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30590	L’accensione della spia indicata in figura, può essere determinata da un difettoso funzionamento dell’impianto di accensione	VERO	
30591	L’accensione della spia indicata in figura, può indicare che l’alternatore non carica più la batteria	VERO	
30592	L’accensione della spia indicata in figura, può essere determinata dalla rottura della cinghia trapezoidale	VERO	
30593	L’avaria dell’alternatore impedisce alla batteria di ricaricarsi	VERO	
30594	L’accensione della spia indicata in figura, segnala che la batteria non viene ricaricata correttamente	VERO	
30595	L’accensione della spia indicata in figura, può essere determinata dalla rottura della lampadina di un proiettore	FALSO	
30596	L’accensione della spia indicata in figura, può essere determinata dall’uso contemporaneo di più utilizzatori (radio, accendisigari, aria condizionata)	FALSO	
30597	L’accensione della spia indicata in figura, impone all’autista di fermarsi e ripartire dopo aver tenuto il motore spento per almeno 1 ora	FALSO	
30598	L’accensione della spia indicata in figura, può essere determinata dalla temperatura esterna eccessivamente bassa	FALSO	
30599	L’imbrattamento delle candele riduce la capacità dell’alternatore di ricaricare la batteria	FALSO	

30600	L’accensione della spia indicata in figura, segnala che la pressione del liquido della batteria ha superato il valore massimo	FALSO	
30601	L’accensione della spia indicata in figura, ci obbliga a fermarci immediatamente	FALSO	
30602	La spia della batteria accesa significa che la batteria è sicuramente scarica	FALSO	

Quesito n° 6264 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30611	Una cattiva registrazione del servosterzo può essere la causa di un effetto sovrasterzante	VERO	
30612	Una cattiva registrazione del servosterzo può essere la causa di un effetto sottosterzante	VERO	
30613	Il servosterzo serve a rendere possibile la guida, anche di veicoli pesanti, con limitato sforzo da parte del conducente	VERO	
30614	Il servosterzo assorbe potenza al motore	VERO	
30615	Il servosterzo diminuisce lo sforzo del conducente durante la sterzata	VERO	
30616	Il servosterzo aiuta a mantenere la tenuta di strada in caso di brusco sgonfiamento di uno pneumatico	VERO	
30617	Il servosterzo riduce il tempo necessario alla sterzata	VERO	
30618	Il servosterzo riduce il tempo necessario alla sterzata, purché non si abbia un rimorchio agganciato	FALSO	
30619	Il servosterzo aumenta il tempo necessario alla sterzata	FALSO	
30620	Se la pompa del servosterzo è comandata dal motore, quando si sterza energicamente occorre anche accelerare	FALSO	
30621	Il servosterzo, se usato nelle lunghe discese, può surriscaldare gli pneumatici	FALSO	
30622	La pompa idraulica di un servosterzo non può essere a funzionamento elettrico	FALSO	
30623	Il servosterzo funziona male nelle lunghe discese con tornanti stretti e ripetuti	FALSO	
30624	Il servosterzo aumenta lo sforzo del conducente durante la sterzata in movimento	FALSO	
30625	Il servosterzo può causare perdita della tenuta di strada	FALSO	

Quesito n° 6265 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30626	La perdita d’olio del servosterzo compromette la manovrabilità dello sterzo	VERO	
30627	La perdita d’olio del servosterzo non compromette la manovrabilità perché viene compensata dall’olio dei freni tramite apposito travaso	FALSO	

Quesito n° 6266 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30628	Gli inconvenienti negli organi dello sterzo possono dipendere dal non corretto accoppiamento degli ingranaggi della scatola guida	VERO	
30629	Gli inconvenienti negli organi dello sterzo possono dipendere dalla perdita di lubrificante nella scatola guida	VERO	
30630	Gli inconvenienti negli organi dello sterzo possono dipendere dagli pneumatici di tipo invernale montati durante la stagione calda	FALSO	

30631	Gli inconvenienti negli organi dello sterzo possono dipendere dal limitatore di velocità non correttamente tarato	FALSO	

Quesito n° 6267 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30632	In curva, un veicolo sottosterzante tende ad allargare la sua traiettoria	VERO	
30633	Un veicolo è sottosterzante se tende a curvare meno di quanto il conducente vorrebbe, sulla base della traiettoria impostata	VERO	
30634	Si definisce sovrasterzante quel veicolo che tende a stringere eccessivamente la curva	VERO	
30635	Si definisce sovrasterzante quel veicolo che tende a sterzare di più rispetto all'azione sul volante esercitata dal conducente	VERO	
30636	Sovrasterzo e sottosterzo possono dipendere da una cattiva sistemazione del carico nel cassone del veicolo	VERO	
30637	Il sovrasterzo ed il sottosterzo sono comportamenti del veicolo che, se non corretti adeguatamente, sfavoriscono la tenuta di strada in curva	VERO	
30639	Un veicolo sovrasterzante, in curva, tende ad allargare la sua traiettoria	FALSO	
30640	L'effetto del sottosterzo può causare il testa-coda	FALSO	
30641	In genere, gli pneumatici anteriori sgonfi rendono il veicolo sovrasterzante	FALSO	
30642	Quando il veicolo in curva tende a percorrere una traiettoria più stretta di quella impostata, il conducente deve accelerare con decisione	FALSO	
30643	Si definisce sottosterzante quel veicolo che tende a stringere la curva	FALSO	
30644	I veicoli con due assi anteriori sterzanti non sono mai né sovrasterzanti né sottosterzanti in curva	FALSO	
30645	Quando il veicolo in curva tende a percorrere una traiettoria più stretta di quella impostata con il volante, il veicolo stesso ha un comportamento sottosterzante	FALSO	

Quesito n° 6268 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30646	Gli organi di sospensione del veicolo sono presenti fra le ruote ed il telaio	VERO	
30647	L'efficienza degli organi di sospensione del veicolo si riflette sul confort dei passeggeri	VERO	
30648	Gli organi di sospensione del veicolo non devono essere sovraccaricati	VERO	
30649	Gli organi di sospensione del veicolo si danneggiano più facilmente se il carico non è disposto correttamente	VERO	
30650	Gli organi di sospensione possono essere sovraccaricati, ma di non oltre il 20%	FALSO	
30651	Gli organi di sospensione possono essere disattivati dal conducente in qualunque momento	FALSO	

Quesito n° 6269 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30652	Gli organi di sospensione del veicolo servono a ridurre o a limitare il saltellamento delle ruote	VERO	
30653	Gli organi di sospensione del veicolo servono a mantenere il più possibile costante il peso aderente delle singole ruote	VERO	
30654	Gli organi di sospensione del veicolo servono a mantenerne costante l'assetto	VERO	
30655	Gli organi di sospensione del veicolo servono a limitarne il rollio e il beccheggio	VERO	
30656	Gli organi di sospensione del veicolo servono a ridurre gli effetti degli urti trasmessi al veicolo dai dislivelli e dalle irregolarità stradali	VERO	
30657	Gli organi di sospensione del veicolo servono a evitare il bloccaggio delle ruote posteriori in frenata	FALSO	
30658	Gli organi di sospensione del veicolo servono a evitare il surriscaldamento degli pneumatici	FALSO	
30659	Gli organi di sospensione del veicolo servono ad aumentarne il raggio di sterzata	FALSO	
30660	Gli organi di sospensione del veicolo devono essere regolati prima di intraprendere ogni lungo viaggio	FALSO	
30661	Gli organi di sospensione del veicolo entrano in funzione a velocità superiori a 50 km/h	FALSO	
30662	Gli organi di sospensione servono a zavorrare il veicolo per aumentarne la massa rimorchiabile	FALSO	
30663	Gli organi di sospensione del veicolo non necessitano di manutenzione, perché sono progettati per essere efficienti per tutta la vita del veicolo	FALSO	

30664	Gli organi di sospensione del veicolo funzionano perfettamente anche con veicolo sovraccarico	FALSO	

Quesito n° 6270 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30667	Le sospensioni pneumatiche consentono una facile correzione dell'assetto grazie ad apposite valvole livellatrici	VERO	
30668	La barra stabilizzatrice frena il coricamento dell'autoveicolo dovuto alla forza centrifuga in curva o a un dislivello stradale trasversale	VERO	
30669	Le sospensioni degli autoveicoli servono ad attutire il rumore prodotto dalla combustione del carburante	FALSO	
30670	Le sospensioni ad acqua devono essere integrate con liquido antigelo durante la stagione fredda	FALSO	
30671	Sui veicoli pesanti dotati di doppio assale posteriore, l’asse anteriore non è dotato di sospensioni	FALSO	
30672	Le sospensioni pneumatiche non possono essere comandate manualmente	FALSO	
30673	Le sospensioni pneumatiche non possono essere utilizzate su veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate	FALSO	
30674	Le sospensioni pneumatiche non possono essere utilizzate su veicoli atti al traino	FALSO	
30675	Se si rompe una sospensione a balestra, per circolare in sicurezza è sufficiente gonfiare gli pneumatici del relativo asse di 0,5 bar oltre il valore normale	FALSO	
30676	La sospensione a balestra è autolubrificante e non necessita di manutenzione	FALSO	
30665	L’impianto di sospensioni pneumatiche permette al conducente di variare l’altezza da terra del cassone del veicolo	VERO	
30666	Le sospensioni degli autoveicoli servono ad attutire i sobbalzi causati dalle asperità del fondo	VERO	

Quesito n° 6271 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30677	L’ammortizzatore ha la funzione di smorzare le oscillazioni delle molle delle sospensioni	VERO	
30678	In genere gli ammortizzatori sono di tipo idraulico o a gas	VERO	
30679	Gli ammortizzatori idraulici sono in genere del tipo a doppio effetto	VERO	
30680	Gli ammortizzatori idraulici utilizzano uno speciale liquido resistente alle alte temperature	VERO	
30681	Gli ammortizzatori sono collegati da una parte al telaio e dall’altra all’asse delle ruote	VERO	
30682	Gli ammortizzatori non sono utilizzati su veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7 tonnellate	FALSO	
30683	Il liquido degli ammortizzatori idraulici deve essere rabboccato dall’autista ogni tremila chilometri circa	FALSO	

Quesito n° 6272 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30684	L’inefficienza degli ammortizzatori rende la guida di un autoveicolo poco sicura	VERO	
30685	L’inefficienza degli ammortizzatori allunga la distanza di frenatura	VERO	
30686	L’inefficienza degli ammortizzatori aumenta il pericolo di sbandamento in curva	VERO	
30687	L’inefficienza degli ammortizzatori aumenta il pericolo di aquaplaning	VERO	
30688	L’inefficienza degli ammortizzatori aumenta l’affaticamento del conducente alla guida	VERO	
30689	L’inefficienza degli ammortizzatori peggiora la visibilità notturna a causa dell’eccessiva oscillazione del fascio luminoso dei proiettori	VERO	
30690	L’inefficienza degli ammortizzatori aumenta il pericolo di abbagliamento dei conducenti provenienti dalla direzione opposta a causa dell’oscillazione del fascio luminoso dei proiettori	VERO	
30691	L’efficienza degli ammortizzatori migliora la sicurezza del veicolo durante la marcia	VERO	
30692	L’inefficienza degli ammortizzatori può essere compensata dall’irrigidimento delle sospensioni	FALSO	
30693	Alle basse temperature, il liquido degli ammortizzatori idraulici deve essere miscelato con liquido antigelo	FALSO	
30694	Gli ammortizzatori scarichi favoriscono la stabilità di marcia perché abbassano il baricentro del veicolo	FALSO	

30695	Sull’assale che monta ruote gemellate non è necessario montare ammortizzatori	FALSO	
30696	Occorre controllare periodicamente la pressione degli ammortizzatori	FALSO	
30697	La sostituzione di un ammortizzatore è un’operazione semplice, che può essere svolta da qualunque autista	FALSO	
30698	Una specifica spia rossa accesa sul cruscotto, segnala che uno o più ammortizzatori sono inefficienti	FALSO	

Quesito n° 6273 - Metodi per individuare le cause dei guasti - Organi di direzione - Sospensioni e ammortizzatori

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30699	Gli ammortizzatori, se scarichi, non provvedono a smorzare correttamente le oscillazioni delle balestre	VERO	
30700	Il mancato funzionamento della valvola livellatrice delle sospensioni pneumatiche non permette che venga variata la pressione interna in funzione del carico	VERO	
30701	Gli ammortizzatori anteriori possono essere rimossi dal veicolo senza comprometterne il livello di sicurezza	FALSO	
30702	Gli ammortizzatori hanno funzionamento di tipo esclusivamente meccanico	FALSO	
30703	Il mancato funzionamento della valvola livellatrice delle sospensioni pneumatiche determina un cattivo funzionamento del motore	FALSO	

Quesito n° 6274 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30704	I cunei fermaruota fanno parte della dotazione di sicurezza obbligatoria per autoveicoli e rimorchi di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
30705	I cunei fermaruota servono per bloccare le ruote in caso di sosta dei rimorchi isolati di massa superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
30706	I cunei fermaruota devono essere utilizzati, su un veicolo di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, in caso di sostituzione di una ruota	VERO	
30707	I cunei fermaruota in dotazione devono essere almeno due, a bordo di un veicolo isolato di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate	VERO	
30708	Ai fini della sicurezza, un autobus di massa superiore a 3,5 tonnellate deve essere dotato di almeno due cunei fermaruota di idonee dimensioni	VERO	
30709	Ai fini della sicurezza, un rimorchio o un semirimorchio, di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, devono essere dotati di almeno due cunei fermaruota di idonee dimensioni	VERO	
30710	Tutti i veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, devono essere dotati di due cunei atti a impedire che, su strade in pendenza, il veicolo fermo in sosta possa muoversi	VERO	
30711	Su un veicolo di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, ai fini della sicurezza, occorre utilizzare i cunei fermaruota anche durante le operazioni di smontaggio e rimontaggio di una ruota	VERO	
30712	Un autoveicolo di massa a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate deve essere equipaggiato con dispositivi omologati atti a ridurre la nebulizzazione dell’acqua sollevata dalle ruote in caso di pioggia	VERO	
30713	I dispositivi paraincastro, ove obbligatori, devono essere posizionati posteriormente, lateralmente e/o anteriormente a seconda della tipologia di carrozzeria	VERO	
30714	I cunei fermaruota possono essere utilizzati in caso di ingombro della carreggiata al posto del segnale mobile di pericolo	FALSO	
30715	A bordo di un veicolo isolato di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, i cunei fermaruota in dotazione devono essere almeno quattro	FALSO	
30716	I cunei fermaruota possono essere utilizzati come dispositivo antirapina	FALSO	
30718	Tutti gli autoveicoli pesanti, se circolanti su autostrada, devono essere dotati di dispositivo paraincastro nella parte anteriore	FALSO	
30719	Tutti i veicoli dotati di ruote gemellate hanno l’obbligo di essere dotati dei dispositivi antinebulizzazione dell’acqua presente sulla carreggiata in caso di pioggia	FALSO	
30720	Gli autocarri di massa superiore a 3,5 tonnellate a pieno carico, devono essere muniti di dispositivi antinebulizzazione dell’acqua presente sulla carreggiata in caso di pioggia	FALSO	
30721	I dispositivi antinebulizzazione dell’acqua presente sulla carreggiata, devono essere disinseriti in caso di strada asciutta	FALSO	
30722	I dispositivi antinebulizzazione dell’acqua presente sulla carreggiata, sono attivati dal conducente tramite apposito comando posto sul cruscotto	FALSO	

Quesito n° 6275 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

30723	E' opportuno che il conducente verifichi, prima di ogni viaggio, la posizione, pulizia e stato generale degli specchi retrovisori del veicolo	VERO	
30724	Anche se gli specchi retrovisori sono ben regolati, esistono parti della strada che il conducente non riesce a vedere	VERO	
30725	Vi sono parti della strada che il conducente riesce a vedere direttamente e altre che può vedere solo di riflesso attraverso gli specchi retrovisori	VERO	
30726	Se gli specchi retrovisori sono ben regolati non esistono parti della strada che il conducente non possa vedere	FALSO	
30727	Se gli specchi retrovisori di un lato sono sporchi o danneggiati non vi sono pericoli se quelli dell'altro lato sono in perfetto ordine	FALSO	
30728	Gli specchi retrovisori possono essere integralmente sostituiti da telecamere opportunamente disposte	FALSO	

Quesito n° 6276 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30729	Prima di partire, il conducente deve controllare la buona efficienza generale del veicolo	VERO	
30730	Prima di partire, il conducente deve controllare che tutte le spie luminose riguardanti il funzionamento dei vari impianti, si siano spente dopo l'avviamento del motore	VERO	
30731	Prima di partire per un viaggio, è bene eseguire il controllo dei livelli dell'olio, del liquido del raffreddamento e, se l'impianto di frenatura è idraulico o pneumoidraulico, del liquido dei freni	VERO	
30732	Prima di partire, il conducente deve eseguire il controllo dello stato delle spazzole dei tergicristalli e del livello del liquido lavacristalli	VERO	
30733	Prima di partire, il conducente deve eseguire il controllo del corretto funzionamento di proiettori e degli indicatori di direzione	VERO	
30734	Prima di partire, il conducente deve eseguire il controllo dell'integrità e della pulizia dei catadiottri	VERO	
30735	Prima di partire, il conducente deve eseguire il controllo dell'integrità, della corretta pressione e dello spessore minimo del battistrada di tutti gli pneumatici	VERO	
30736	Prima di partire, il conducente deve eseguire il controllo della presenza e dell'integrità di tutte le dotazioni di sicurezza previste per la circolazione del suo veicolo	VERO	
30737	Prima di partire, il conducente deve eseguire il controllo dell'efficienza del cronotachigrafo e della sua carta tachigrafica	VERO	
30738	Prima di partire, il conducente deve assicurarsi di avere a bordo una batteria carica di riserva	FALSO	
30739	Se viaggia di notte, prima di partire, il conducente deve assicurarsi di avere a bordo due taniche da venticinque litri piene di combustibile di riserva	FALSO	
30740	Prima di partire, il conducente deve effettuare alcune prove di marcia e arresto in un cortile chiuso	FALSO	
30741	Prima di partire, il conducente deve telefonare in azienda e ottenere l'autorizzazione all'inizio del viaggio	FALSO	
30742	Prima di partire, il conducente deve assicurarsi di avere almeno una tanica da dieci litri d'acqua di riserva, in caso di problemi al sistema di raffreddamento	FALSO	
30743	Prima di partire, il conducente deve assicurarsi di avere almeno a bordo dieci litri di olio di riserva, in caso di problemi al sistema di lubrificazione	FALSO	
30744	Prima di partire, il conducente deve assicurarsi di avere a bordo almeno quattro litri di antigelo di riserva, in caso di abbassamento improvviso della temperatura esterna	FALSO	
30745	Il conducente deve effettuare verifiche di efficienza del veicolo prima della partenza solo se il veicolo è stato immatricolato da più di due anni	FALSO	
30746	Le principali verifiche che il conducente deve effettuare prima della partenza per un viaggio sono indicate sulla carta di circolazione	FALSO	
30747	Il conducente deve fermarsi ogni centocinquanta chilometri percorsi, o ogni due ore di viaggio, per verificare lo stato di pressione degli pneumatici	FALSO	
30748	Prima di partire, non è necessario verificare lo stato dell'impianto di illuminazione se si prevede che il viaggio si esaurirà prima del tramonto del sole	FALSO	

Quesito n° 6277 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30749	La pressione degli pneumatici va controllata quando sono freddi	VERO	
30750	E' opportuno verificare periodicamente le condizioni delle cinghie di trasmissione	VERO	
30751	E' opportuno verificare periodicamente il corretto serraggio dei morsetti dei due poli della batteria	VERO	

30752	Periodicamente deve essere controllato il livello dell’olio del servosterzo idraulico	VERO	
30753	Aggiungendo acqua pura al liquido refrigerante, aumenta il rischio di congelamento dello stesso alle basse temperature	VERO	
30754	Periodicamente deve essere controllato il livello del liquido detergente del parabrezza e del lunotto	VERO	
30755	Bisogna periodicamente controllare la pulizia del filtro dell’aria del motore, al fine di garantire una corretta combustione	VERO	
30756	L’individuazione immediata di un guasto da parte di un conducente può evitare un aggravamento dell'avaria	VERO	
30757	Il conducente deve essere in grado di capire quando è il caso di ricorrere immediatamente a personale specializzato per riparare un’avaria o quando può provvedere personalmente alla risoluzione temporanea del problema	VERO	
30758	Il conducente deve segnalare tempestivamente alla propria impresa eventuali malfunzionamenti gravi del veicolo	VERO	
30759	Il conducente deve conoscere approfonditamente il funzionamento della strumentazione di bordo	VERO	
30760	Il conducente deve conoscere e saper consultare il libretto d’uso e manutenzione del veicolo	VERO	
30761	Prima di partire, il conducente deve essere certo che il veicolo sia in regola con la revisione periodica	VERO	
30762	Prima di partire, il conducente deve essere certo che sia stata effettuata la revisione periodica del cronotachigrafo	VERO	
30763	Prima di partire, il conducente deve essere certo che sia stata effettuata la revisione periodica dell’estintore di bordo nei tempi stabiliti dalla legge	VERO	
30764	E' consentito montare sullo stesso asse pneumatici di tipo e disegno diverso, purché lo spessore del battistrada sia superiore a tre millimetri	FALSO	
30765	L’alternatore è collegato direttamente agli indicatori di direzione e ne permette il funzionamento a intermittenza	FALSO	
30766	Se il veicolo stenta ad avviarsi, il conducente può provare a collegare tra loro i due poli della batteria con l’apposito cavo elettrico	FALSO	
30767	Nel periodo invernale, è opportuno aggiungere liquido antigelo all’olio del differenziale e del cambio per evitare rischi di congelamento	FALSO	
30768	Il conducente deve essere in grado di mettere in fase l'impianto di distribuzione di un motore Diesel	FALSO	
30769	L’individuazione della causa dei guasti da parte del conducente è indispensabile per contenere i consumi di carburante	FALSO	
30770	Il conducente deve firmare la carta di circolazione dopo la revisione periodica	FALSO	
30771	Il conducente deve personalmente procedere allo smontaggio del cronotachigrafo digitale nel caso di malfunzionamento durante il viaggio	FALSO	
30772	Il conducente deve azionare periodicamente l’estintore in luogo aperto, in modo da verificarne l’efficienza	FALSO	
30773	Il conducente deve provvedere personalmente alla sostituzione delle pastiglie dei freni quando ritiene che siano eccessivamente consumate	FALSO	
30774	Il conducente deve fermarsi non appena riscontra un’anomalia del navigatore satellitare	FALSO	
30775	Si può iniziare il viaggio con il parabrezza che presenta punti di rottura, purché di modesta entità	FALSO	
30776	La pressione degli pneumatici va controllata quando sono in temperatura, cioè dopo avere percorso almeno una cinquantina di chilometri	FALSO	
30777	E' inutile sostituire le spazzole del tergicristallo danneggiate se nella giornata in cui si dovrà viaggiare le previsioni meteorologiche non prevedono precipitazioni	FALSO	
30778	La corretta pressione di gonfiaggio degli pneumatici è indipendente dal carico del veicolo	FALSO	
30779	I due pneumatici montati in gemello devono avere la somma delle profondità delle scolpiture dei due battistrada pari ad almeno tre millimetri	FALSO	

Quesito n° 6278 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30780	I parabrezza lesionati degli autoveicoli vanno sostituiti perché le crepe tendono ad estendersi nel tempo	VERO	
30781	I parabrezza lesionati degli autoveicoli vanno sostituiti perché vi è il rischio che, a causa di un sobbalzo, il parabrezza vada in frantumi	VERO	
30782	I parabrezza lesionati degli autoveicoli, anche se sono costituiti da vetro stratificato, devono comunque essere sostituiti in caso di lesione	VERO	
30783	I parabrezza lesionati degli autoveicoli con una lesione inferiore a dieci centimetri possono essere riparati con uno speciale nastro adesivo ad alta trasparenza	FALSO	

Quesito n° 6279 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30784	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve verificare la presenza a bordo della cassetta di pronto soccorso	VERO	
30785	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve verificare la presenza degli eventuali martelletti per i vetri delle uscite di sicurezza	VERO	
30786	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve verificare che gli estintori siano stati revisionati da non più di sei mesi	VERO	
30787	Prima della partenza, il conducente dell’autobus di massa superiore a 3,5 tonnellate deve verificare che il veicolo sia dotato dei cunei ferma ruota	VERO	
30788	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve verificare la presenza del triangolo di emergenza	VERO	
30789	Prima di partire, il conducente deve eseguire il controllo dell’efficienza dei sistemi di salita e discesa dei passeggeri	VERO	
30790	Prima della partenza, il conducente deve controllare l'efficienza dei sistemi di apertura delle porte e delle bagagliere	VERO	
30791	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve controllare il livello dell'olio nel cambio	FALSO	
30792	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve controllare il livello del liquido lubrificante nella scatola del differenziale	FALSO	
30793	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve verificare l'efficienza della cinghia della pompa dell'acqua	FALSO	
30794	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve controllare il funzionamento corretto dell'apparato di iniezione	FALSO	
30795	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve verificare la pulizia del filtro dell’aria condizionata	FALSO	
30796	Prima della partenza, il conducente dell’autobus deve verificare la presenza del pannello dei carichi sporgenti	FALSO	
30797	Prima della partenza, il conducente deve verificare la presenza a bordo di bibite di rinfresco per i passeggeri	FALSO	

Quesito n° 6280 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30804	Prima della partenza, il conducente deve controllare il regolare assetto degli organi di sospensione	VERO	
30805	Prima della partenza, il conducente deve controllare l'efficienza dei dispositivi di sicurezza	VERO	
30806	Prima della partenza, il conducente deve verificare la presenza di almeno due ruote di scorta, in caso di viaggi superiori ai cinquecento chilometri	FALSO	
30807	Prima della partenza, il conducente deve controllare la regolarità di pagamento delle rate dell'eventuale leasing gravante sul veicolo	FALSO	
30808	Prima della partenza, il conducente deve verificare la presenza a bordo del certificato di proprietà del veicolo	FALSO	
30809	Prima della partenza, il conducente deve verificare la leggibilità delle insegne esterne con la pubblicità dell'azienda proprietaria del veicolo	FALSO	
30810	Prima della partenza, il conducente deve verificare la data di fabbricazione degli pneumatici, che non deve essere anteriore a due anni	FALSO	
30798	Prima della partenza, il conducente deve controllare il livello del liquido refrigerante	VERO	
30799	Prima della partenza, il conducente deve controllare la pressione degli pneumatici	VERO	
30800	Prima della partenza, il conducente deve controllare il corretto funzionamento del cronotachigrafo	VERO	
30801	Prima della partenza, il conducente deve controllare la presenza a bordo di tutti i documenti di viaggio	VERO	
30802	Prima della partenza, il conducente deve controllare lo stato e l'usura del battistrada degli pneumatici	VERO	
30803	Prima della partenza, il conducente deve controllare l'efficienza dell'impianto frenante	VERO	

Quesito n° 6281 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30811	Occorre verificare periodicamente il livello del liquido nel serbatoio del servosterzo idraulico	VERO	
30812	In caso di emergenza, è possibile aggiungere acqua nel serbatoio del liquido idraulico del servosterzo, quando questo è molto basso	FALSO	

30813	In caso di emergenza, è possibile aggiungere olio lubrificante nel serbatoio del liquido idraulico del servosterzo, quando questo è molto basso	FALSO	
30814	Il servosterzo può essere disinserito dall'autista tramite apposita levetta che si trova vicino al volante	FALSO	

Quesito n° 6282 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30815	Il volante di un veicolo può essere sostituito solo da un'officina specializzata	VERO	
30816	Il volante di un veicolo si può sostituire con altro di diametro maggiore, quando si rileva eccessiva resistenza nella rotazione	FALSO	

Quesito n° 6283 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30817	L'efficienza dello sterzo può essere controllata soltanto in officina secondo apposite procedure	VERO	
30818	L'efficienza dello sterzo può essere controllata personalmente, a vista, seguendo il manuale d'uso e manutenzione	FALSO	
30819	L'efficienza dello sterzo può essere controllata chiedendo l'ausilio di un collega più esperto	FALSO	
30820	Lo stato meccanico dello sterzo relativo al gioco dei giunti sferici a snodo deve essere verificato con le ruote sollevate dal suolo	FALSO	

Quesito n° 6284 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30821	Prima di partire, il conducente deve eseguire il controllo dell'efficienza dei sistemi di carico e scarico della merce	VERO	
30822	Prima di partire, il conducente deve eseguire il controllo del perfetto ammarraggio di tutte le parti del carico	VERO	
30823	Prima di partire, il conducente deve essere certo di non essere in condizioni di sovraccarico	VERO	
30824	Prima di partire, il conducente deve essere certo di non essere in condizioni di sovraccarico di oltre il 5% della portata	FALSO	
30825	Prima di partire, il conducente non ha l'obbligo di verificare che le eventuali coperture del carico siano integre e ben fissate	FALSO	

Quesito n° 6285 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30826	Per mantenere il veicolo in buone condizioni, occorre eseguire i periodici controlli seguendo le indicazioni della casa costruttrice	VERO	
30827	Per mantenere il veicolo in buone condizioni, occorre controllare periodicamente la pressione di gonfiaggio degli pneumatici	VERO	
30828	Per mantenere il veicolo in buone condizioni, occorre non viaggiare in condizioni di sovraccarico	VERO	
30829	Per mantenere il veicolo in buone condizioni, occorre utilizzare sempre il serbatoio del combustibile riempito ad oltre un terzo della sua capacità	FALSO	
30830	Per mantenere il veicolo in buone condizioni, occorre viaggiare sempre con pneumatici gonfiati a pressione superiore all'indicazione generale di due decimi di bar	FALSO	
30831	Per mantenere il veicolo in buone condizioni, occorre controllare la pressione di gonfiaggio solo in occasione di giornate molto calde	FALSO	

Quesito n° 6286 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30832	E' compito del conducente segnalare il malfunzionamento del veicolo al responsabile del parco macchine o dell'officina di riparazione dell'azienda	VERO	
30833	Il conducente deve essere in grado di distinguere i guasti che sconsigliano la prosecuzione del viaggio da quelli che ne possono permettere, pur con le dovute cautele, la continuazione	VERO	
30834	La manutenzione ha lo scopo di consentire lo svolgimento del servizio di trasporto in condizioni di sicurezza e regolarità	VERO	
30835	La manutenzione ha lo scopo di mantenere i veicoli nel migliore stato di efficienza possibile, in modo da evitare l'interruzione del servizio di trasporto per guasti	VERO	

30836	Per ridurre al massimo i problemi di manutenzione, il conducente deve avere uno stile di guida che limiti le sollecitazioni alle parti meccaniche del veicolo	VERO	
30837	Per ridurre al massimo i problemi di manutenzione, il conducente deve avere uno stile di guida che limiti al massimo i consumi delle parti del veicolo soggette a usura	VERO	
30838	Per ridurre al massimo i problemi di manutenzione, il conducente deve segnalare subito in azienda qualunque possibile difetto o anomalia riscontrata durante il suo turno di lavoro	VERO	
30839	Scopo della manutenzione ordinaria è anche quello di rendere il veicolo meno rumoroso	VERO	
30840	Scopo della manutenzione ordinaria è anche quello di rendere il veicolo meno inquinante	VERO	
30841	Scopo della manutenzione ordinaria è anche quello di limitare i consumi	VERO	
30842	Le principali operazioni di manutenzione ordinaria che devono essere effettuate sul veicolo sono tra l'altro indicate sul libretto di uso e manutenzione	VERO	
30843	Le scadenze delle verifiche manutentive sono in genere riferite al chilometraggio percorso o al tempo trascorso dalla precedente manutenzione	VERO	
30844	E' compito del conducente, prima della partenza, regolare la pressione dell’aria dei freni in base al carico del veicolo	FALSO	
30845	Il conducente si deve accorgere di una perdita di pressione dall’impianto dei freni ascoltando l’inconfondibile sibilo dell’aria che esce dai tubi	FALSO	
30846	Per ridurre al massimo i problemi di manutenzione, il conducente deve segnalare subito al collega del turno successivo qualunque possibile difetto o anomalia riscontrata durante il suo turno di lavoro	FALSO	
30848	E' compito del conducente, prima di partire, ripulire con uno straccio gli iniettori	FALSO	
30849	Per ridurre al massimo i problemi di manutenzione, il conducente deve viaggiare a motore spento nelle lunghe discese	FALSO	
30850	Per ridurre al massimo i problemi di manutenzione, il conducente deve effettuare frenate a fondo di prova al termine di ogni turno di lavoro	FALSO	
30851	Scopo della manutenzione ordinaria è anche quello di poter aumentare le tariffe per il servizio	FALSO	
30852	Scopo della manutenzione ordinaria è anche quello di ottenere sgravi fiscali	FALSO	
30853	Le principali operazioni di manutenzione ordinaria che devono essere effettuate sul veicolo sono indicate sul libretto di circolazione	FALSO	
30854	Per ridurre al massimo i problemi di manutenzione, il conducente deve cambiare marcia il meno possibile	FALSO	
30855	Le scadenze di tutte le verifiche manutentive sono coincidenti con le revisioni periodiche di legge	FALSO	

Quesito n° 6287 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30856	In caso di incidente stradale, se vengono riscontrate gravi mancanze agli obblighi di manutenzione del veicolo coinvolto, vi è il rischio di aggravanti di responsabilità in un eventuale processo penale	VERO	
30857	In caso di incidente stradale, se vengono riscontrate gravi mancanze agli obblighi di manutenzione del veicolo coinvolto, vi è il rischio di aggravanti di responsabilità civile, anche se il conducente ha rispettato le norme di circolazione	VERO	
30858	In caso di incidente stradale, se vengono riscontrate gravi mancanze agli obblighi di manutenzione del veicolo coinvolto, può esserci il rischio che l’impresa assicuratrice si avvalga del diritto di rivalsa	VERO	
30859	In caso di incidente stradale, se vengono riscontrate gravi mancanze agli obblighi di manutenzione del veicolo coinvolto, vi è il rischio di arresto immediato	FALSO	
30860	In caso di incidente stradale, se vengono riscontrate gravi mancanze agli obblighi di manutenzione del veicolo coinvolto, vi è il rischio di raddoppio della cifra da rimborsare	FALSO	
30861	In caso di incidente stradale, se vengono riscontrate gravi mancanze agli obblighi di manutenzione del veicolo coinvolto, vi è il rischio che l’assicurazione si rifiuti di dare copertura al sinistro	FALSO	

Quesito n° 6288 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30862	L’intasamento del filtro del combustibile può comportare un irregolare afflusso di gasolio alla pompa	VERO	
30863	L’intasamento del filtro del combustibile comporta una perdita di efficienza del motore	VERO	
30864	L’intasamento del filtro del combustibile comporta maggiori consumi	VERO	

30865	L’intasamento del filtro del combustibile comporta l’emissione di fumo giallastro allo scarico	FALSO	
30866	L’intasamento del filtro del combustibile comporta l’insufficiente lubrificazione dei cilindri del motore	FALSO	
30867	L’intasamento del filtro del combustibile comporta una maggior pressione di iniezione del gasolio	FALSO	

Quesito n° 6289 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30868	L’instabilità di marcia del veicolo può dipendere dagli ammortizzatori scarichi	VERO	
30869	L’instabilità di marcia del veicolo può dipendere dalle balestre o dalle molle elicoidali danneggiate	VERO	
30870	L’instabilità di marcia del veicolo può dipendere dal sistema di regolazione delle sospensioni pneumatiche malfunzionante	VERO	
30871	Gli ammortizzatori scarichi possono provocare anomale oscillazioni del veicolo	VERO	
30872	Gli ammortizzatori scarichi comportano una maggiore rumorosità del veicolo	VERO	
30873	Gli ammortizzatori scarichi possono provocare un anomalo orientamento del fascio di luce dei proiettori anabbaglianti	VERO	
30874	Gli ammortizzatori scarichi possono provocare un anomalo consumo del battistrada	VERO	
30875	L’instabilità di marcia del veicolo può dipendere da scarsità di olio nel circuito di lubrificazione del motore	FALSO	
30876	La stabilità del veicolo è indipendente dalle modalità di posizionamento del carico	FALSO	
30877	Gli ammortizzatori scarichi provocano un notevole risparmio di carburante	FALSO	
30878	Gli ammortizzatori scarichi garantiscono un miglior comfort dei passeggeri perché rendono meno rigido il veicolo	FALSO	
30879	L’instabilità di marcia del veicolo può dipendere dall'utilizzo di pneumatici invernali in una giornata in cui la temperatura dell'asfalto è di circa 25°C	FALSO	
30880	L’instabilità di marcia del veicolo può dipendere dall’impianto di navigazione malfunzionante	FALSO	

Quesito n° 6290 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30881	La non corretta convergenza delle ruote anteriori determina l’asimmetrico consumo degli pneumatici	VERO	
30882	L’eccessiva pressione di gonfiaggio degli pneumatici provoca una maggiore rigidità di marcia, con minor confort per i passeggeri	VERO	
30883	Un’insufficiente pressione di gonfiaggio degli pneumatici provoca un aumento della deriva con conseguente minor tenuta di strada in curva	VERO	
30884	La mancata equilibratura dello pneumatico ne provoca un anomalo consumo e una vibrazione dello sterzo	VERO	
30885	Le ruote gemellate, se poco gonfie, possono deteriorarsi a causa del loro reciproco sfregamento	VERO	
30886	Se il conducente di un veicolo aziendale, durante un'ispezione, nota anomali consumi degli pneumatici, deve immediatamente riferirlo al responsabile del parco veicolare	VERO	
30887	Se il conducente, durante un'ispezione al veicolo, nota forte riscaldamento di alcune parti degli pneumatici, deve evitare di riprendere il viaggio riferendo all’azienda della situazione	VERO	
30888	La perdita di convergenza del veicolo diminuisce il rischio di sbandamento del veicolo, ma ne aumenta il consumo	FALSO	
30889	La non corretta equilibratura delle ruote diminuisce lo spazio di frenatura del veicolo, ma porta a fenomeni di vibrazione allo sterzo	FALSO	
30890	Un’insufficiente pressione di gonfiaggio degli pneumatici, provoca un aumento di temperatura del liquido di raffreddamento	FALSO	
30891	Il conducente che noti un differente consumo delle varie zone del battistrada deve immediatamente sospendere il viaggio e attendere soccorsi	FALSO	
30892	Il conducente che noti un differente consumo delle varie zone del battistrada, deve immediatamente cambiare lo pneumatico in oggetto con quello di scorta	FALSO	
30893	Il conducente che noti un differente consumo delle varie zone del battistrada, deve immediatamente scaricare la merce o i passeggeri e avvisare l'azienda perché provveda al recupero e proseguire il viaggio a vuoto	FALSO	

Quesito n° 6291 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30894	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, mantenere libero il campo di visibilità del conducente	VERO	
30895	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, evitare di applicare decalcomanie, ciondoli o altro al parabrezza	VERO	
30896	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, assicurarsi della pulizia ed efficienza degli specchi retrovisori interni ed esterni	VERO	
30897	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, assicurare la trasparenza e pulizia delle superfici vetrate, comprese quelle laterali	VERO	
30898	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, rifornire periodicamente di liquido detergente il serbatoio dei dispositivi lavacristallo	VERO	
30899	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, verificare periodicamente le spazzole tergicristallo, sostituendole se non sono in buono stato	VERO	
30900	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario che, in caso di lesioni al parabrezza, si provveda a coprirle con nastro adesivo trasparente non colorato	FALSO	
30901	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, installare sui finestrini pellicole opacizzate per evitare fenomeni di abbagliamento	FALSO	
30902	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, sostituire i catadiottri ogni volta che si effettua la revisione del veicolo	FALSO	
30903	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, sostituire le lampadine dei proiettori di profondità ogni volta che si effettua la revisione del veicolo	FALSO	
30904	Per garantire la sicurezza della circolazione è necessario, fra l’altro, sostituire tutti i fusibili dell'impianto elettrico ogni volta che si effettua la revisione del veicolo	FALSO	

Quesito n° 6292 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30905	La legge stabilisce che l’attività di manutenzione e autoriparazione dei veicoli debba essere svolta esclusivamente da officine iscritte ad apposito registro	VERO	
30906	La legge stabilisce che la manutenzione e l’autoriparazione devono essere svolte solo da officine iscritte ad apposito registro, in modo da garantire il corretto smaltimento dei rifiuti dovuti a tali attività	VERO	
30907	La legge stabilisce che la manutenzione e l’autoriparazione deve essere svolta solo da officine iscritte ad apposito registro, in modo da garantire un’adeguata professionalità ed evitare incidenti dovuti a guasti per errate manutenzioni o riparazioni	VERO	
30908	La legge stabilisce che la sostituzione del filtro dell’aria, non rientra nelle attività di autoriparazione da eseguire solo presso officine autorizzate	VERO	
30909	La legge stabilisce che la sostituzione del filtro dell’olio lubrificante, non rientra nelle attività di autoriparazione da eseguire solo presso officine autorizzate	VERO	
30910	La legge stabilisce che la sostituzione dell’olio e di altri liquidi che lubrificano le parti dell’autoveicolo, non rientra nelle attività di autoriparazione da eseguire solo presso officine autorizzate	VERO	
30911	La legge stabilisce che la sostituzione del liquido di raffreddamento del motore non rientra nelle attività di autoriparazione da eseguire solo presso officine autorizzate	VERO	
30912	Le sostituzioni di liquidi o filtri del motore che è ammesso fare in proprio per legge, devono comunque essere eseguite garantendo il corretto smaltimento dei liquidi o delle parti esauste	VERO	
30913	Le sostituzioni di liquidi o filtri del motore che è ammesso fare in proprio per legge, possono essere eseguite purché i liquidi o le parti esauste vengano buttate in un contenitore pubblico per rifiuti	FALSO	
30914	Le sostituzioni di liquidi del motore che è ammesso fare in proprio per legge, possono essere eseguite purché i liquidi vengano raccolti in fusti di plastica e lasciati vicino ai cassonetti dell’immondizia raccolta dai servizi di nettezza urbana	FALSO	
30915	Le sostituzioni di filtri del motore che è ammesso fare in proprio per legge, possono essere eseguite purché i filtri vengano raccolti negli appositi sacchi viola con la scritta "rifiuto meccanico" e lasciati vicino ai cassonetti dell’immondizia raccolta dai servizi di nettezza urbana	FALSO	
30916	La legge stabilisce che la sostituzione delle pastiglie dei freni non rientra nelle attività di autoriparazione da eseguire solo presso officine autorizzate	FALSO	

30917	La legge stabilisce che la sostituzione degli ammortizzatori non rientra nelle attività di autoriparazione da eseguire solo presso officine autorizzate	FALSO	
30918	La legge stabilisce che le riparazioni all'impianto di illuminazione non rientrano tra le attività di autoriparazione da eseguire solo presso officine autorizzate	FALSO	
30919	La legge stabilisce che le riparazioni all'impianto elettrico non rientrano tra le attività di autoriparazione da eseguire solo presso officine autorizzate	FALSO	
30920	La legge non prevede un registro specifico delle officine che possono effettuare attività di autoriparazione, ma solo un elenco comunale consultabile su internet	FALSO	

Quesito n° 6293 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30921	Le riparazioni degli organi del motore quali: distribuzione, impianto di iniezione o di alimentazione, salvo la sostituzione dei filtri a cartuccia, devono essere effettuati in officina autorizzata e da personale qualificato	VERO	
30922	Se si introduce acqua o liquido nel radiatore quando il motore è molto caldo c'è il rischio di crepare il monoblocco o di deformare la testata	VERO	
30923	Tutte le riparazioni relative al cambio di velocità devono venire effettuate in officina autorizzata e da personale qualificato	VERO	
30924	Per quanto concerne l'attività di autoriparazione, la regola generale è quella di avvalersi di apposite imprese iscritte nel registro delle officine abilitate a tali interventi	VERO	
30925	Secondo le norme di legge, anche il cambio dei filtri dell'aria e dell'olio deve avvenire solo in officina ed eseguito da personale qualificato	FALSO	
30926	Il conducente può fare anche importanti riparazioni al motore del veicolo purché sia in possesso almeno di diploma di perito meccanico	FALSO	
30927	In caso di guasto agli organi di trasmissione, la riparazione può essere effettuata dal conducente purché egli sia in possesso della patente C+E o D+E	FALSO	
30928	Il cambio dell'olio di un autocarro di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, dotato di motore Diesel, può essere effettuato solo in un'officina specializzata	FALSO	

Quesito n° 6294 - Manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie (3 4 6 7)

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30929	Per mantenere l'efficienza nel tempo del motore è importante effettuare il cambio periodico dell'olio lubrificante	VERO	
30930	Ad ogni rifornimento di carburante è buona regola controllare il livello dell'olio	VERO	
30931	Tra le manutenzioni che il conducente è autorizzato a compiere sono comprese la sostituzione o la pulizia dei filtri dell'aria e dell'olio	VERO	
30932	In un motore a Diesel, ogni ventimila chilometri occorre sostituire la guarnizione della testata	FALSO	
30933	In un motore Diesel, ogni diecimila chilometri occorre sostituire le candelette di preaccensione	FALSO	
30934	Per mantenere l'efficienza nel tempo del motore è importante effettuare il cambio del liquido di raffreddamento ogni venticinquemila chilometri	FALSO	

Quesito n° 6295 - Responsabilità del conducente in merito a ricevimento, trasporto e consegna delle merci nel rispetto delle condizioni concordate

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30941	Sui colli che contengono rifiuti pericolosi deve essere apposta un'etichetta inamovibile a fondo giallo, recante la lettera "R" stampata in colore nero	VERO	
30942	Per il trasporto di merci pericolose devono essere utilizzati veicoli idonei allo specifico uso e, qualora il trasporto sia effettuato in cisterna, la stessa deve essere conforme alle prescrizioni delle norme ADR	VERO	
30943	La sigla ATP si riferisce all'accordo internazionale per il trasporto di derrate deperibili	VERO	
30944	Per circolare con un veicolo eccezionale si deve chiedere l'autorizzazione agli enti proprietari delle strade interessate dal trasporto	VERO	
30945	Nella scelta del veicolo da adibire al trasporto di merci è di fondamentale importanza il tipo di materia che si intende trasportare e il tipo di itinerario che normalmente si effettuerà	VERO	
30946	E' particolarmente indicato l'utilizzo di autoarticolati per il trasporto di merce, quando le operazioni di carico e scarico sono lunghe ed è conveniente sganciare il semirimorchio per effettuarle	VERO	
30947	Al trasportatore di merci pericolose ADR deve essere fornita la scheda di istruzioni scritte da parte dello speditore	VERO	

30948	Si può avere l'esonero della responsabilità del conducente per ritardo o non esecuzione del trasporto se lo stesso prova la sua estraneità al fatto o che non sia a lui imputabile l'evento che ha provocato l'inadempimento	VERO	
30949	Per ottenere una corretta ripartizione del carico sugli assi, un unico collo molto pesante deve essere posizionato nella parte centrale del piano di carico	VERO	
30950	Per evitare lo spostamento del carico durante la marcia del veicolo è indispensabile agire su sterzo, freni ed acceleratore con gradualità	VERO	
30951	Le merci che richiedono un rapido trasporto per essere consumate fresche o attenzioni particolari per la conservazione sono classificate come deperibili	VERO	
30952	Un carico di sabbia su un autocarro va protetto con un telo, adeguatamente fissato, che ne impedisca la dispersione	VERO	
30953	Il carico deve essere compatibile con la portata e il volume utili del veicolo	VERO	
30954	Nel contratto di trasporto di merci, per ritardo s'intende il mancato rispetto, da parte del vettore, del termine contrattualmente stabilito per l'adempimento	VERO	
30955	Se il destinatario è irreperibile ovvero si rifiuta o ritarda a chiedere la riconsegna delle cose trasportate, il conducente deve domandare immediatamente istruzioni al responsabile dell’impresa di cui è dipendente	VERO	
30956	Nel contratto di trasporto di merci, per perdita totale s'intende la mancata riconsegna delle merci al destinatario nel luogo di destinazione convenuto, a qualunque causa e motivo detta mancata riconsegna sia dovuta	VERO	
30957	Nel contratto di trasporto di merci, per perdita parziale s'intende una diminuzione nel peso, nella misura o nel numero delle cose riconsegnate a destinazione rispetto alle merci consegnate al vettore per il trasporto	VERO	
30958	Il conducente deve mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalità indicati dall’impresa da cui dipende	VERO	
30959	Nel contratto di trasporto di merci, per avaria s'intende un'alterazione delle qualità (interne ed esterne) della merce, tale da comportare una diminuzione di valore	VERO	
30960	Il conducente, per dimostrare di essere alle dipendenze di una impresa di autotrasporto di cose per conto di terzi, durante la guida deve avere con sé la carta tachigrafica	FALSO	
30961	Nel caso in cui il conducente di un autocarro circoli con un sovraccarico eccedente il 10% la massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione, è prevista una sanzione amministrativa e sospensione della patente	FALSO	
30962	Per trasportare animali vivi è sufficiente acquistare o far attrezzare un apposito autocarro con le specifiche tecniche previste dalla disciplina comunitaria	FALSO	
30963	Se il destinatario è irreperibile o si rifiuta di ricevere le cose trasportate, il conducente deve riportarle immediatamente al mittente	FALSO	
30964	Se il destinatario è irreperibile o si rifiuta di ricevere le cose trasportate, il conducente deve chiamare gli organi di polizia	FALSO	
30965	Nel trasporto di talune derrate surgelate o congelate con furgone ATP, durante alcune operazioni di breve durata, è ammesso un innalzamento della temperatura sulla superficie del prodotto in una parte del carico di al massimo 1 grado centigrado	FALSO	
30966	Sui colli che contengono rifiuti pericolosi deve essere apposta un'etichetta inamovibile a fondo bianco recante le lettere "RP" di colore rosso	FALSO	
30967	Per il trasporto di merci pericolose devono essere utilizzati veicoli cisterna conforme alle prescrizioni delle norme ATP	FALSO	
30968	Per il trasporto di merci pericolose devono essere utilizzati veicoli dotati dei pneumatici rinforzati	FALSO	
30969	La sigla ATP si riferisce all’autorizzazione al trasporto di prodotti petroliferi	FALSO	
30970	La sigla ATP si riferisce all’accordo internazionale per il trasporto delle merci pericolose	FALSO	
30971	Nel contratto di trasporto di merci, per avaria s'intende la mancata ricezione della merce da parte del destinatario	FALSO	
30972	Per circolare con un veicolo eccezionale si deve chiedere l'autorizzazione all’Ufficio Motorizzazione civile della Provincia di competenza	FALSO	
30973	Al trasportatore di merci pericolose deve essere fornita la scheda con le "istruzioni scritte" da parte del destinatario delle merci	FALSO	
30974	Si può avere l'esonero della responsabilità del conducente per ritardo o non esecuzione del trasporto, se lo stesso prova di non aver trovato lungo il percorso alcuna stazione di rifornimento di carburante	FALSO	
30975	Per ottenere una corretta ripartizione del carico sugli assi, un unico collo molto pesante deve essere posizionato a sbalzo nella parte posteriore del piano di carico	FALSO	
30976	Per ottenere una corretta ripartizione del carico sugli assi, un unico collo molto pesante deve essere posizionato nella parte anteriore del piano di carico, a circa 30 centimetri dalla cabina	FALSO	

30977	Per evitare lo spostamento del carico durante la marcia del veicolo è indispensabile utilizzare frequentemente il rallentatore	FALSO	
30978	Le merci che richiedono un rapido trasporto per essere consumate fresche, o attenzioni particolari per la loro conservazione, sono classificate come "difficili"	FALSO	
30979	Le merci che richiedono un rapido trasporto per essere consumate fresche, o attenzioni particolari per la loro conservazione, sono classificate come "dietetiche"	FALSO	
30980	Un carico di sabbia su un autocarro deve essere opportunamente bagnato per impedirne la dispersione durante il trasporto	FALSO	
30981	Un carico di sabbia su un autocarro deve essere trasportato esclusivamente in un cassone chiuso	FALSO	
30982	Il trasporto di un carico deve essere compatibile esclusivamente con la portata del veicolo	FALSO	
30983	Il trasporto di un carico deve essere compatibile esclusivamente con il volume del veicolo	FALSO	
30984	Se il destinatario è irreperibile ovvero si rifiuta o ritarda a chiedere la riconsegna delle cose trasportate, il conducente deve affidare le cose al magazzino pubblico più vicino	FALSO	
30985	Nel contratto di trasporto di merci, per ritardo s'intende la rottura dell'autocarro che lo trasporta	FALSO	
30986	Nel contratto di trasporto di merci, per ritardo s'intende una diminuzione nel peso, nella misura o nel numero delle cose riconsegnate a destinazione rispetto alle merci consegnate al vettore per il trasporto	FALSO	
30987	Nel contratto di trasporto di merci, per perdita totale s'intende un'alterazione delle qualità (interne ed esterne) della merce, tale da comportare una diminuzione di valore	FALSO	
30988	Nel contratto di trasporto di merci, per perdita parziale s'intende la mancata riconsegna delle merci al destinatario nel luogo di destinazione convenuto, a qualunque causa e titolo detta mancata riconsegna sia dovuta	FALSO	
30989	Il conducente deve mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario in un luogo di pubblico deposito	FALSO	
30990	Nel contratto di trasporto di merci, per avaria s'intende il mancato rispetto, da parte del vettore, del termine contrattualmente convenuto per l'adempimento	FALSO	
30935	Il conducente, per dimostrare di essere alle dipendenze di una impresa di autotrasporto di cose per conto di terzi, durante la guida deve avere con sé copia dell'ultima busta paga	VERO	
30936	Nel caso in cui il conducente di un autocarro circoli con un sovraccarico eccedente il 10% della massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione, è prevista una sanzione amministrativa pecuniaria, la decurtazione di punti della patente e l’obbligo di scaricare l'eccedenza	VERO	
30937	Il trasporto di una trave viene definito eccezionale quando determina eccedenza rispetto ai limiti di sagoma previsti dal Codice della strada	VERO	
30938	Per trasportare animali vivi è necessaria una specifica autorizzazione rilasciata dall'ASL	VERO	
30939	Nel trasporto di talune derrate surgelate e congelate con furgone ATP, durante alcune operazioni di breve durata, è ammesso un innalzamento della temperatura sulla superficie del prodotto in una parte del carico di al massimo 3 gradi centigradi	VERO	
30940	Dopo una brusca frenata, è buona norma verificare posizione e corretto ancoraggio del carico	VERO	

Quesito n° 6296 - Responsabilità del conducente in merito a ricevimento, trasporto e consegna delle merci nel rispetto delle condizioni concordate

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
30991	Il conducente è responsabile della presenza a bordo della necessaria documentazione relativa al tipo di merce trasportata	VERO	
30992	Il conducente deve tenere una condotta di guida che non pregiudichi l’integrità della merce trasportata	VERO	
30993	Se necessario, il conducente deve arrestarsi per controllare e risistemare gli ammarraggi della merce trasportata	VERO	
30994	In caso di trasporto di merci pericolose ADR, il conducente ha l’obbligo di assicurarsi che all’atto del carico i colli non presentino perdite visibili	VERO	
30995	Il conducente deve essere a conoscenza del tipo di merce trasportata e delle eventuali cautele da adottare durante il trasporto	VERO	
30996	Il conducente è responsabile, anche se in alcuni casi lo può essere in concorso con altri soggetti, in caso di violazioni ai limiti massimi di velocità durante il trasporto	VERO	
30997	Il conducente è responsabile, anche se in alcuni casi lo può essere in concorso con altri soggetti, in caso di sovraccarico durante il trasporto	VERO	

30998	Il conducente è responsabile, anche se in alcuni casi lo può essere in concorso con altri soggetti, in caso di violazioni ai periodi di guida e di riposo previsti dalle specifiche norme	VERO	
30999	Il conducente, qualora le merci siano accompagnate da documento di trasporto, deve apporre la propria firma su tale documento prima della partenza	VERO	
31000	Il conducente, qualora sia assunto a tempo indeterminato, non è mai responsabile per le violazioni commesse durante il trasporto in conto terzi	FALSO	
31001	Il conducente può ritardare la consegna della merce salvo che si tratti di merci deperibili (ATP)	FALSO	
31002	Il conducente non è responsabile dell'incasso di quanto previsto da una spedizione contrassegno	FALSO	
31003	Il conducente, nel caso abbia impiegato più tempo del previsto per intenso traffico lungo il tragitto, può chiedere al destinatario della merce un sovrapprezzo fino al 15%	FALSO	
31004	Il conducente, qualora sia assunto a tempo indeterminato, non è mai responsabile per le violazioni commesse durante il trasporto in conto terzi	FALSO	
31005	Il conducente, qualora sia assunto a tempo indeterminato, non è mai responsabile per le violazioni commesse durante il trasporto in conto proprio	FALSO	
31006	Il conducente può ritardare la consegna della merce per motivi familiari	FALSO	
31007	Il conducente, qualora le merci siano accompagnate da Documento di Trasporto, deve apporre la propria firma su tale documento solo nel momento della riconsegna della merce	FALSO	
31008	Il conducente, qualora le merci viaggino in contrassegno, può trattenere per sé il 10% della somma incassata a titolo di indennità	FALSO	
31009	Il conducente può rifiutarsi di riconsegnare le merci, se la riconsegna avviene dopo le ore 19.00	FALSO	
31010	Le condizioni stabilite dal contratto di trasporto non devono essere rispettate dal conducente se lo stesso le ritiene non soddisfacenti professionalmente	FALSO	