

CARGA DEL VEHÍCULO Y TRANSPORTE DE PERSONAS. SEGURIDAD ACTIVA Y SEGURIDAD PASIVA

1. CARGA DEL VEHÍCULO Y PERSONAS TRANSPORTADAS

1.1 NORMAS RELATIVAS A LA CARGA DEL VEHÍCULO



La carga en el ciclomotor no debe superar la masa máxima autorizada.

Queda prohibido circular con el ciclomotor **con cargas que excedan de los límites establecidos** en el Permiso de Circulación, en la Tarjeta de Inspección Técnica o en el Certificado de Características Técnicas.

En los ciclomotores se puede transportar, además del pasajero en su caso, equipajes y carga sobre el portaequipajes o transportín, debiendo ir bien colocados y sujetos mediante dispositivos al efecto.

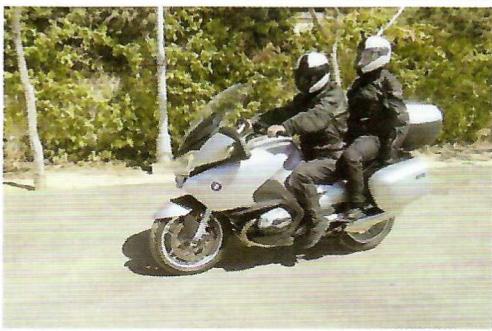
En los vehículos de anchura inferior a un metro, la carga no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado del eje longitudinal del mismo. NO podrá sobresalir por la extremidad anterior, ni más de 0,25 metros por la posterior.



Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque siempre que no superen el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan además las siguientes condiciones:

- a) Solo podrán circular de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
- b) La velocidad a que se circule en estas condiciones quedará reducida en un 10% respecto a las velocidades genéricas para estos vehículos en vías fuera de poblado.
- c) En ningún caso se podrá transportar personas en el vehículo remolcado (remolque o semirremolque).
- d) En circulación urbana, se estará a lo dispuesto por las ordenanzas municipales correspondientes.

1.2 NORMAS RELATIVAS AL TRANSPORTE DE PERSONAS



Motocicleta con pasajero.

1. **En los ciclomotores y en las motocicletas**, además del conductor y, en su caso del ocupante del sidecar, puede viajar (siempre que así conste en el permiso de circulación) un pasajero con tal que sea mayor de 12 años, utilice el asiento detrás del conductor y vaya sentado a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
2. En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de la dirección del ciclomotor o motocicleta.

3. **Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona**, podrán transportar a un menor de hasta 7 años en un asiento adicional homologado si el conductor es mayor de edad.
4. **Excepcionalmente se permitirá la circulación de mayores de 7 años en motocicletas y ciclomotores** conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizados, siempre que utilicen cascos homologados.



Los ciclos pueden transportar a un menor de 7 años en un asiento homologado.

2. EL CICLOMOTOR: ELEMENTOS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA

2.1 SEGURIDAD ACTIVA

Se denomina Seguridad Activa o Primaria al **conjunto de elementos de los que dispone un vehículo a fin de evitar accidentes**, por ejemplo, el sistema de dirección, el sistema de suspensión, las ruedas, los frenos, el alumbrado, el parabrisas y los espejos retrovisores.

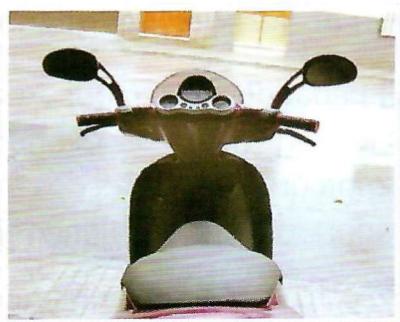
MANDOS MANUALES Y DE PIE

Excepto en los ciclomotores tipo Scooter y otros, en la mayoría de los ciclomotores más convencionales **los mandos suelen estar situados a ambos lados** y su finalidad es la misma que la de los mandos de los demás vehículos automóviles pero, por su posición, se utilizan de diferente forma.

Hoy día, los ciclomotores llevan los mandos **casi igual que las motocicletas, así como su situación y forma de utilizarlos**.

► El manillar

El manillar permite al conductor del ciclomotor transmitir la orientación deseada a la rueda delantera. En el manillar, se integran los distintos elementos eléctricos así como los mandos del motor, embrague (en algunos ciclomotores), freno, acelerador, etc.



Manillar de un ciclomotor de dos ruedas.

1. **En el extremo izquierdo** del manillar, se encuentran: las luces, los indicadores de dirección, el timbre, el embrague y el espejo retrovisor.
2. **En el extremo derecho** del manillar, se encuentran situados: el acelerador y el freno, el cual actúa sobre la rueda delantera.
3. **En el lado izquierdo y en la parte baja del ciclomotor**, se encuentran situados el pedal de cambio de velocidades y los pedales si los lleva instalados.
4. **En el lado derecho y en la parte más baja del ciclomotor**, se encuentran situados el pedal del freno, que actúa sobre la rueda trasera, y los pedales si los lleva instalados.

La postura correcta del conductor de un ciclomotor es la que le permita llegar al manillar con los brazos semiflexionados, sin apoyar el peso del cuerpo sobre los brazos.

► El volante de los cuatriciclos ligeros



Volante de un cuatriciclo ligero.

El conductor deberá coger el volante con ambas manos, con suavidad, firmeza y sin agarrotamiento, quedando los brazos semiflexionados. El volante se cogerá de la mitad superior y comparando los brazos con las agujas del reloj marcando las dos menos diez o las tres menos cuarto.

En ningún caso se deben cruzar las manos sobre el volante cuando se está conduciendo ni coger el volante por los radios.



Freno de servicio de un cuatriciclo ligero.

► El freno de servicio de los cuatriciclos ligeros

El freno de servicio (de pie) **se acciona con el pie derecho, y actúa sobre todas las ruedas del vehículo.**

Se debe frenar lo necesario y con suavidad para disminuir la velocidad del ciclomotor hasta llegar a la detención total del mismo, salvo en los casos de emergencia en los que no suele ser posible, frenar de esta forma.



► *El acelerador de los cuatriciclos ligeros*

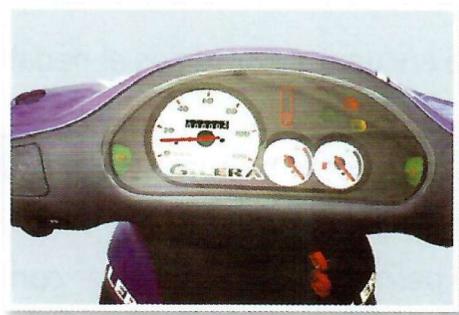
El pedal del acelerador **se acciona con el pie derecho** a igual que el pedal del freno, lo que no significa que se tenga que utilizar los dos mandos a la vez (freno y acelerador) puesto que tienen finalidades distintas.

En cualquier caso, los mandos del ciclomotor y del resto de los vehículos se deben utilizar sin apartar la vista de la carretera, es decir, sin mirar hacia ellos.



Freno y acelerador de un cuatriciclo ligero.

EL CUADRO DE INSTRUMENTOS



Cuadro de instrumentos.

Actualmente, los ciclomotores disponen de un tablero de instrumentos (también denominado cuadro de mando) que **contiene diversos testigos o indicadores cuya función es la de informar y advertir al conductor**. Entre otros, se encuentran el cuentakilómetros, el cuentarrevoluciones, el velocímetro y diversos testigos de diferentes colores que informan al conductor acerca del funcionamiento de los distintos sistemas del ciclomotor.

EL ASIENTO

Juega un papel muy importante en la posición que adopte el conductor, y el pasajero en su caso. Los hay de distintos tipos: bajos, altos, más duros y más blandos, contribuyendo a la comodidad del conductor. Ciertos asientos disponen además de colín, cuya función es mejorar la aerodinámica.

LOS ESPEJOS RETROVISORES

Los espejos retrovisores deben ser regulados una vez montado en el ciclomotor, antes de iniciar la marcha y, a ser posible, en recta y en terreno llano.

Los espejos se deben utilizar con frecuencia y con brevedad, sobre todo antes de iniciar cualquier maniobra, teniendo en cuenta los ángulos muertos que existen. Esto es, se han de comprobar bastante bien ya que los ángulos muertos lo constituyen aquellas zonas que no se ven al mirar a través de los espejos retrovisores, por lo que supone un cierto riesgo.

La mayoría de los espejos retrovisores son **planos y ofrecen una imagen real**. Sin embargo, algunos vehículos llevan instalados espejos retrovisores de **tipo convexo** (curvos), cuya finalidad es cubrir un **ángulo de visión mayor**, aunque tienen el



Los espejos retrovisores se deben regular antes de iniciar la marcha.

inconveniente de que es difícil apreciar con exactitud la distancia y velocidad de los vehículos que se aproximen por detrás, ya que los vehículos se ven **más pequeños y más alejados** de lo que realmente están.

- **Los ciclomotores de dos ruedas** deberán llevar obligatoriamente un espejo retrovisor exterior situado en el lado izquierdo, siendo optativo el espejo retrovisor exterior derecho.
- **Los ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros**, si no están equipados de carrocería que cubra total o parcialmente al conductor, deberán llevar obligatoriamente un espejo retrovisor exterior en el lado izquierdo, siendo optativo el espejo exterior derecho.
- **Los ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros** equipados de carrocería que cubra total o parcialmente al conductor, deberán llevar obligatoriamente un espejo retrovisor interior y otro exterior situado en el lado izquierdo del vehículo, siendo optativo el espejo exterior derecho.



Cuatriciclo ligero.

Señal de advertencia de peligro por ángulos muertos en vehículos de transporte de pasajeros y mercancías.



Esta señal la podrán llevar los vehículos de reparto, distribución de mercancías, autobuses urbanos, de escolares y camiones pesados. El objetivo es indicar a los usuarios vulnerables en zonas urbanas, la importancia de situarse fuera de las zonas no visibles para los conductores de estos vehículos.



Carenado de una motocicleta.

EL CARENADO

El carenado es la **protección exterior delantera** que suelen llevar algunos ciclomotores con fines aerodinámicos y estéticos, siendo un accesorio más del vehículo. Dicho carenado no debe tener una **masa excesiva ni provocar vibraciones** durante la conducción.

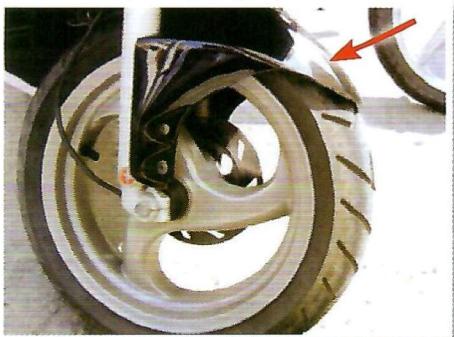


Depósito de carburante.

EL DEPÓSITO DE CARBURANTE

Como su propio nombre indica, contiene el combustible y tiene **forma redondeada**, a fin de que el conductor pueda adaptar sus rodillas al mismo. Generalmente, el depósito va **situado entre el asiento del conductor y el manillar**. No obstante, algunos ciclomotores lo llevan en el centro o en el carenado como es el caso de los scooters.

LOS GUARDABARROS



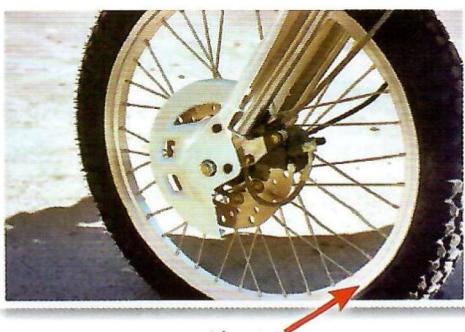
Guardabarro delantero.

Gran parte del consumo de combustible se produce por la resistencia que oponga el aire al desplazamiento del vehículo, aumentando más o menos según la estructura del ciclomotor y la posición del conductor.

Los ciclomotores, al igual que las motocicletas, tienen **un coeficiente aerodinámico peor que los turismos** debido a que el conductor está expuesto al viento. Dicho coeficiente puede **reducirse instalando en el ciclomotor guardabarros delanteros** extendidos hacia delante y utilizando carenados estrechos en su parte superior.

LAS RUEDAS

Las ruedas están compuestas por llanta, neumático o cubierta y cámara de aire en su caso.



Llanta.



Rueda de un ciclomotor.

► La llanta

La llanta es la parte metálica de la rueda y, **sobre ella, se montan y se acoplan los neumáticos**. En ningún caso se debe montar un neumático sin cámara en una llanta para neumáticos con cámara.

► Los neumáticos

Los neumáticos constan de los siguientes elementos:

- **Banda de rodadura:** zona de contacto con el suelo que presenta unos canales o ranuras que forman el dibujo. La finalidad del dibujo de los neumáticos es que éstos se adhieran al pavimento para conseguir buena adherencia y evacuar el agua que pueda existir en la calzada, lanzándola hacia atrás o hacia los laterales de acuerdo con la posición de los canales de desagüe.
- **Flancos:** unión de la banda de rodadura con el talón. Influyen en el confort.
- **Talones:** fijan la cubierta con la llanta.
- **Carcasa:** elemento no visible, formado por una o varias lonas superpuestas.



Neumático del ciclomotor.

Los neumáticos deben poseer una buena adherencia, por lo que deben conservar siempre sus inscripciones reglamentarias. Esto implica que no pueden presentar ampollas, deformaciones, cortes, roturas, cables al descubierto o indicios u otros signos similares, y **no deben tener más de 5 años de antigüedad**, ya que con el paso del tiempo pierden sus propiedades.



Conductor comprobando la presión de inflado.

Los neumáticos deben tener además la **presión de inflado recomendada por el fabricante**, que suele ser distinta en la rueda delantera que en la trasera debido a que aquéllas que soportan más peso son las que deben llevar mayor presión. Si los neumáticos llevan una **presión de inflado inferior a la recomendada por el fabricante**, se desgastan más y más rápido por los bordes y por los flancos, y además **aumenta el consumo** de combustible y el riesgo de **aquaplaning**.

Por otra parte, cuando los neumáticos se calientan excesivamente, aumenta el riesgo de reventón. En caso de que se produzca, no se debe frenar bruscamente. Además, se debe evitar conducir de forma brusca con fuertes arrancadas, acelerones y frenazos, ya que los neumáticos se desgastan prematuramente perdiendo sus propiedades.

Así pues, la presión de inflado se deberá comprobar **una o dos veces al mes** con los neumáticos **en frío**.

DISPOSITIVOS DE FRENADO

Los ciclomotores de dos y tres ruedas, así como los cuadriciclos ligeros, deben estar equipados con el siguiente dispositivo de frenado:

- 1. Freno de servicio.** Se acciona moderadamente tanto con la mano como con el pie, permitiendo controlar el movimiento del vehículo y detenerlo de forma segura, rápida y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de velocidad y de la carga y para cualquier pendiente ascendente o descendente en la que el vehículo se encuentre.
- 2. Freno de socorro.** Es el mismo freno de servicio pero con un doble circuito independiente. Si falla el freno de servicio, entra en funcionamiento éste, que actúa como freno de socorro y permite detener el vehículo en una distancia suficiente.

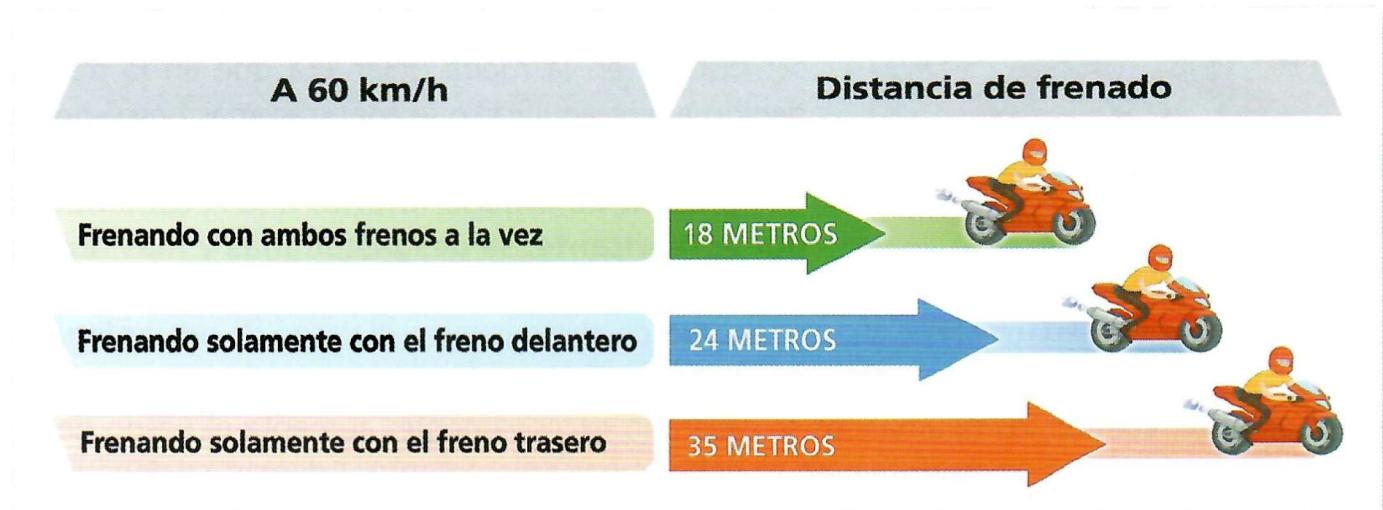
Frenar un vehículo de dos ruedas requiere más técnica y dominio que frenar un turismo, puesto que, para el primero, se requiere **utilizar simultáneamente las manos y los pies**. Para frenar de forma correcta y sin riesgo de aumentar la distancia de frenado y los consiguientes derrapes, se debe **distribuir la frenada correctamente**. Esto es, entre el **70 y el 80% de la fuerza de frenado debe recaer en la rueda delantera y entre el 30 y el**



Frenar un vehículo de dos ruedas no es fácil.

20%, en la rueda trasera, en condiciones normales de adherencia y con el conductor solo. Si se lleva pasajero, se puede frenar algo más con la rueda trasera.

En el gráfico, se pueden observar las diferentes distancias de frenado usando los frenos de manera diferente conduciendo un vehículo de dos ruedas.



Cuando se tenga que **frenar en condiciones normales** -bien al aproximarse a intersecciones o pasos para peatones u otros lugares en los que se exija moderar la velocidad- se debe **dejar de acelerar con antelación suficiente** y, si fuera necesario, porque el ciclomotor tenga caja de cambios, se debe **reducir a velocidades más cortas** para que el motor actúe como freno y usar los frenos lo menos posible.

A veces, se presentan obstáculos en la trayectoria que obligan a detener el ciclomotor lo más pronto posible para evitar un accidente. En estos **casos de emergencia**, se debe frenar fuerte **pero sin llegar a bloquear las ruedas**. Ante el menor indicio de **bloqueo**, se debe dejar de **frenar ligeramente** para que las ruedas sigan girando y se adhieran mejor al pavimento. Es decir, se debe frenar hasta llegar al punto máximo de adherencia.

Entre otras circunstancias, **la eficacia de los frenos depende:**

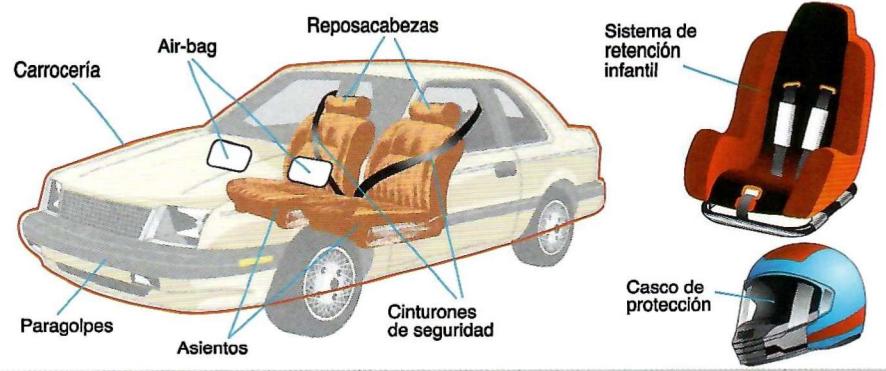
1. Del estado de los frenos.
2. De la presión que se ejerza sobre los mandos de los mismos.
3. Del estado de los neumáticos.
4. De la velocidad.
5. De la masa del vehículo y de la carga transportada.
6. Del estado de la calzada.



A mayor velocidad, mayor distancia de frenado.

2.2 SEGURIDAD PASIVA

Se denomina Seguridad Pasiva o Secundaria al **conjunto de elementos cuya función es evitar o reducir la gravedad de las lesiones del conductor y ocupantes del vehículo en caso de accidente**. Son: la carrocería, los asientos, los reposacabezas, los cinturones de seguridad, los sistemas de retención infantil, el airbag, el casco de protección e indumentaria del conductor (traje, botas guantes, etc).



LA INDUMENTARIA DEL CONDUCTOR

Puesto que los ciclomotores de dos ruedas no disponen de dispositivos de seguridad tales como airbags, reposacabezas, etc, sus conductores deberán llevar una indumentaria adecuada que, en caso de accidente, aminore la gravedad del mismo. En dicha indumentaria, se pueden distinguir el casco, el traje, las botas y los guantes.

Aunque no es frecuente ver conductores de ciclomotores con traje de cuero, botas y guantes, es aconsejable que lo utilicen, ya que son elementos que forman parte de la seguridad pasiva.



El traje.

► **El traje.** Debe ser de piel o similar, y de colores vivos y llamativos con objeto de que los conductores de otros vehículos les puedan distinguir a una distancia suficiente. Además de ser un elemento que interviene en la seguridad pasiva, el traje protege del frío, del agua y demás inclemencias del tiempo al conductor y al ocupante en su caso.

► **Las botas.** Deben ser de cuero, de media caña y con tacón o de caña alta a fin de ofrecer mayor seguridad. No es aconsejable utilizar calzado de verano como, por ejemplo, sandalias.



Las botas



Los guantes evitan rozaduras en caso de accidente.

► **Los guantes.** Tienen por finalidad proteger del frío en invierno y evitar las rozaduras en caso de accidente. Deben ser de cuero, sin dibujo y tener la menor masa posible para ofrecer al conductor el tacto necesario al utilizar los mandos del ciclomotor.

► El casco.

Reduce casi el 30% la probabilidad de sufrir lesiones mortales. Los conductores y pasajeros de motocicletas, con o sin sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos y de ciclomotores deberán utilizar adecuadamente cascos de protección **homologados o certificados según la legislación vigente** cuando circulen por **vías urbanas, travesías y vías interurbanas**. No obstante, utilizar el casco de protección cuando se circula con un ciclomotor es simplemente cuestión de costumbre y, sobre todo, de sensatez.

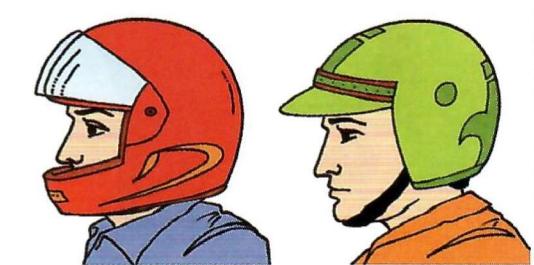


La finalidad del casco es evitar daños en la cabeza y en la cara.

Para que el casco cumpla con su finalidad, es necesario que:

- 1. No haya recibido un fuerte golpe, aunque aparentemente parezca estar intacto tras recibir uno.** Es decir, no es aconsejable utilizar un casco cuando éste haya recibido un golpe o se haya caído desde un altura superior a 1,50 metros, ya que puede haber sufrido daños en su estructura y haber quedado inservible.
- 2. Se lleve correctamente abrochado.**
- 3. Se ajuste bien sobre la cabeza,** sin apretar demasiado ninguna zona de la misma y sin que se incline hacia delante, sobre los ojos, ni hacia atrás. Tampoco debe moverse al girar rápidamente la cabeza.

Por lo general, existen dos **tipos de cascos: convencionales y tipo reactor**, que solo cubren la cabeza, e **integrales**, que protegen la cabeza y la cara. **Normalmente, los cascos llevan una especie de visera** que se utiliza a voluntad del conductor y cuya función es proteger los ojos del frío, del viento, de los mosquitos, del polvo u otras partículas. **Los cascos deben tener suficientes orificios** de entrada y salida de aire, para conseguir una buena ventilación y **evitar la formación de vaho**. Los cascos claros y llamativos se ven mejor y son más seguros que los oscuros.



Los cascos deben estar homologados.

En caso de cascos que no dispongan de visera, es aconsejable que su conductor y el viajero utilicen **gafas de seguridad antivaho y de cristal**. No se deben utilizar gafas de plástico pues aumentan los reflejos del sol y de las luces de los vehículos que se aproximan en sentido contrario.

Se permite la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción. Asimismo, queda prohibido conducir manteniendo el teléfono móvil ajustado entre el casco y la cabeza del usuario.

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes, estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen por vías interurbanas excepto en rampas ascendentes prolongadas, en condiciones extremas de calor o por razones médicas graves debidamente acreditadas. Los menores de 16 años de edad, deberán utilizar el casco en todas las vías públicas (urbanas, interurbanas y travesías).

Los Agentes de la autoridad encargada de la vigilancia del tráfico, podrán proceder a la **inmovilización del ciclomotor** o de la motocicleta, cuando **su conductor no lleve colocado el casco homologado**, así como a la aplicación de la correspondiente sanción y la retirada de puntos.

EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

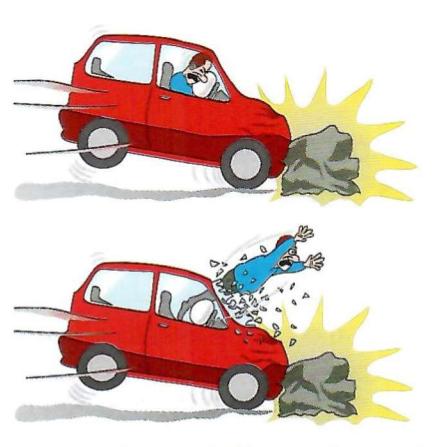


El conductor de esta motocicleta no está obligado a utilizar el casco.

Cuando las **motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuatriciclos y los ciclomotores** cuenten con estructura de autoprotección y estén **dotados de cinturones de seguridad** (y así conste en la correspondiente Tarjeta de Inspección Técnica o en el Certificado de Características Técnicas) sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, estando **obligados a usar los referidos cinturones de seguridad**, cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas.

La finalidad del cinturón de seguridad es **retener y proteger el cuerpo del conductor y demás ocupantes del vehículo en caso de accidente**, evitando que salgan despedidos del vehículo o que sean proyectados hacia delante en caso de colisión.

De no llevar colocado el cinturón de seguridad, en caso de colisión, el conductor y los pasajeros saldrán del vehículo a través del parabrisas a la misma velocidad a la que circule el vehículo, pero aumentando la fuerza del impacto de modo considerable según el peso de la persona. Y si el vehículo da vueltas de campana, la persona que vaya sin cinturón de seguridad, se golpeará contra las distintas partes del vehículo, pudiendo sufrir múltiples lesiones e incluso fallecer.



Esta es una de las consecuencias por no llevar puesto el cinturón de seguridad.

Si no se utiliza el cinturón de seguridad, en caso de accidente, **la probabilidad de fallecer es casi el doble** que cuando se lleva puesto. Chocar contra cualquier obstáculo a 60 km/h es como caer de una altura de 14 metros. Además, si no se lleva puesto el cinturón de seguridad y salta el airbag, es probable que éste produzca **daños irreversibles en los ocupantes**.

Por ello, el conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar, debidamente abrochados, los cinturones de seguridad homologados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas, salvo en aquellos vehículos que no los tengan instalados.

El cinturón de seguridad debe estar bien ajustado al cuerpo (sin ceñirlo excesivamente), de lo contrario, puede darse el **efecto submarino**, consistente en que el cuerpo se desliza por debajo de la banda abdominal del cinturón. Dicho efecto constituye uno de los riesgos más graves asociados al uso incorrecto del cinturón y es **evitable si éste se coloca correctamente** evitando holguras y si se conduce sin abrigos y sin utilizar pinzas o cojines.

EXENCIONES DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD (Podrán circular sin cinturón)

Dentro y fuera de poblado



- Los conductores que efectúen la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento.
- Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o discapacitadas.

Dentro de poblado

- Los conductores de taxis, cuando estén prestando servicio, y los pasajeros que ocupen los asientos traseros cuya estatura no alcance los 1,35 metros.
- Los distribuidores de mercancías cuando realicen operaciones de carga y descarga en lugares a corta distancia unos de otros.
- Los conductores y pasajeros de vehículos en servicio de urgencias.
- Las personas que acompañen a un aprendiz durante las clases prácticas o durante las pruebas de aptitud.

EMPLAZAMIENTO DE MENORES Y MEDIOS DE RETENCIÓN EN VEHÍCULOS DE HASTA 9 PLAZAS

Estatura	Lugar	Sistema de retención
Igual o inferior a 1,35 m.	Detrás (1)	Sistema de retención infantil homologado, debidamente adaptado a su talla y peso.
Más de 1,35 m.	Delante o detrás	Cinturón de seguridad.

- (1) Podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen sistemas de retención infantil, en los siguientes casos:
- 1.º cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.
 - 2.º cuando todos los asientos traseros estén ocupados por menores de edad de estatura igual o inferior a 1,35 metros.
 - 3.º cuando no sea posible instalar en los asientos traseros todos los sistemas de retención infantil.

1.- Cuando transporta un pasajero en un ciclomotor con remolque, ¿dónde se colocará?

- A) Detrás del conductor.
- B) En el remolque.
- C) Entre el manillar y el asiento del conductor.

Pág. 117



2.- En el remolque de su cuadriciclo ligero, ¿está permitido transportar personas?

- A) No, en ningún caso.
- B) Sí, un menor de 12 años.
- C) Sí, de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

Pág. 117

3.- En un ciclomotor de dos ruedas de anchura inferior a 1 metro, ¿puede sobresalir lateralmente la carga transportada?

- A) No.
- B) Sí, hasta 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal.
- C) Sí, hasta 0,25 metros a cada lado de su eje longitudinal.

Pág. 117

4.- El pasajero que viaje en un ciclomotor de dos ruedas...

- A) podrá situarse entre el manillar y el asiento del conductor, si es un menor de doce años.
- B) irá detrás del conductor, a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
- C) podrá ir de lado, siempre que vaya bien sujetado.

Pág. 118



5.- La orientación de los espejos retrovisores del ciclomotor se tiene que comprobar...

- A) durante la conducción, aprovechando cualquier detención.
- B) antes de iniciar la marcha.
- C) con el vehículo inmovilizado y el conductor fuera del vehículo.

Pág. 120

6.- Su ciclomotor de dos ruedas sólo dispone de un espejo retrovisor. ¿Dónde debe ir colocado?

- A) Siempre en el lado izquierdo.
- B) En el lado derecho o en el izquierdo, indistintamente.
- C) En el lado derecho preferentemente

Pág. 121

7.- Un síntoma de que la presión de inflado de los neumáticos es correcta es que...

- A) el ciclomotor vibra con frecuencia.
- B) se desgastan de forma regular.
- C) se desgastan más por los bordes que por el centro.

Pág. 123

8.- Su ciclomotor tiene más de cinco años y no ha cambiado los neumáticos, ¿es correcto?

- A) Sí, siempre que mantenga el dibujo suficiente.
- B) No, porque los neumáticos pierden elasticidad con el tiempo.
- C) Sí, salvo que presenten alguna deformación o tengan un desgaste irregular.

Pág. 123

**9.- Un buen motivo para usar el casco durante la conducción es que...**

- A) es muy estético y da al conductor un aire deportivo.
- B) reduce considerablemente la posibilidad de sufrir lesiones mortales.
- C) el conductor pasa más desapercibido.

Pág. 126

10.- Si conduce un ciclomotor que no dispone de estructura de autoprotección, ¿es aconsejable utilizar guantes?

- A) No, porque dificultan el manejo del manillar.
- B) Sí, pero en invierno, para protegerse del frío.
- C) Sí, siempre.

Pág. 126

**11.- ¿Está permitido circular en verano sin hacer uso del casco de protección?**

- A) Sí, por calles residenciales, ya que en este tipo de vías se circula a velocidad reducida.
- B) No; se debe utilizar siempre.
- C) Sí, cuando hace mucho calor.

Pág. 126

12.- Un requisito indispensable que debe cumplir el casco es que debe ser...

- A) homologado.
- B) convencional, porque es más cómodo que el integral.
- C) integral, porque protege más que el casco convencional.

Pág. 126

13.- Su cuadriciclo ligero está equipado de cinturones de seguridad para el conductor y el pasajero. ¿Qué ocupantes deben utilizarlo?

- A) Sólo el pasajero
- B) Sólo el conductor.
- C) Tanto el conductor como el pasajero.

Pág. 127

14.- Si su ciclomotor dispone de estructura de protección y tiene instalado cinturón de seguridad, ¿está obligado a utilizar el casco de protección?

- A) Sí.
- B) No.

Pág. 127

15.- ¿Qué ciclomotores deben llevar cinturones de seguridad?

- A) Ninguno.
- B) Los que dispongan de carrocería cerrada.
- C) Todos.

Pág. 127