

Saskaņā ar mūsu rīcībā esošajiem datiem transportlīdzeklis Latvijā ir reģistrēts 1023 dienas (33 mēneši).

UZMANĪBU! Transportlīdzeklis izmantots taksometra pakalpojumos.

Uzmanību! Transportlīdzekļa vēsturē konstatētas odometra rādījumu neatbilstības.

MAKSĀJUMS

Summa 39,99 €

Laiks 2026. gada 11. jūlijs 13:39

Statuss paid

PROVIN ATSKAITES ĢENERĒŠANĀ IZMANTOTIE AVOTI

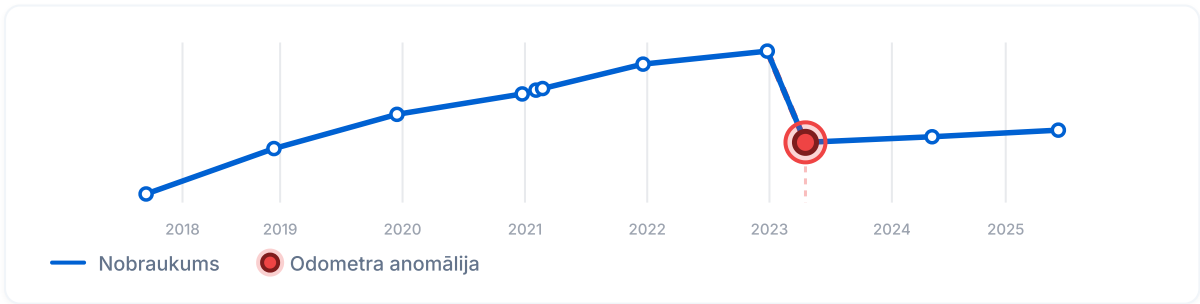
Maksas vēstures atskaites 4

Publiskas Eiropas datubāzes 3

Citi avoti 3

Kopā 9

NOBRAUKUMA VĒSTURE



Datums	Odometrs (km)	Avots	Valsts
11.11.2025	277273	CSDD	LV
30.10.2024	260874	CSDD	LV
18.10.2023	246423	CSDD	LV
26.06.2023	478760	CITS	SE
20.06.2022	445370	CITS	SE
24.08.2021	383450	CITS	SE

Datums	Odometrs (km)	Avots	Valsts
04.08.2021	379520	CITS	SE
24.06.2021	369580	CITS	SE
15.06.2020	317900	CITS	SE
14.06.2019	230600	CITS	SE
28.05.2018	114960	CITS	SE
29.12.2016	0	CITS	SE

Grafika ģenerēšanā izmantotais avotu skaits: 2

CSDD CITS

NEGADĪJUMU VĒSTURES KOPSAVILKUMS

Avotu salīdzinājums un kopējā aina. Veicot pārbaudi visos pieejamajos datu avotos, tostarp CSDD, LTAB, Zviedrijas transporta reģistrā un dīlera servisa sistēmās, šai automašīnai nav atrasts neviens oficiāli reģistrēts ceļu satiksmes negadījums vai apdrošināšanas atlīdzības izmaksas gadījums. Gan Zviedrijas, gan Latvijas ekspluatācijas periodā nav fiksētu notikumu.

Pretruna ar vizuālo stāvokli. Lai gan oficiālo ierakstu nav, sludinājuma fotogrāfiju analīze atklāj nepārprotamu krāsas toņa atšķirību pasažiera puses priekšējām durvīm. Tas ir spēcīgs indikators, ka automašīnai ir veikts virsbūves remonts, kas, visticamāk, nav reģistrēts apdrošināšanas sistēmās. Ņemot vērā auto komerciālo (taksometra) pagātņi, šādi nefiksēti bojājumi ir ļoti iespējami.

Praktiskā nozīme pircējam. Datu trūkums nedrīkst tikt uzskatīts par garantiju, ka auto nav cietis. Konstatētā vizuālā nepilnība padara obligātu rūpīgu virsbūves pārbaudi klātienē, izmantojot krāsas biezuma mērītāju. Ir svarīgi novērtēt ne tikai pārkrāsoto durvju zonu, bet arī blakus esošos elementus, lai izslēgtu iespējamus slēptus strukturālus bojājumus.

CSDD

Marka, modelis:	MERCEDES BENZ E220 D
Reģistrācijas numurs:	XX-XXXX
Pirmā reģistrācija:	2017-04-21
Nākamās apskates datums:	2026-11-11
Iepriekšējās apskates datums:	2025-11-11
Motora tilpums (cm ³):	1950
Motora maksimālā jauda (kW):	143
Degvielas veids:	Dīzeļdegviela
Emisiju standarts:	Euro 6 ZD
Pilna masa (kg):	2320
Pašmasa (kg):	1745
Ekspluatācijas nodoklis (EUR):	54,00
Reģistrācijas statuss:	Noņemts no uzskaites, atļauts piedalīties ceļu satiksmē līdz 21.06.2026
Dūmainības koeficients (m ⁻¹):	0.00
Atgāzu cietās daļiņas:	2 000
Iepriekšējās reģistrācijas valsts:	Zviedrija
Īpašnieku skaits Latvijā:	1

1 īpašnieks Latvijā

IEPRIEKŠĒJĀS APSKATES DATI

2025

11.11.2025 · Pamatpārbaude · 277273 km · Novērtējums 1 - Ar pieļaujamiem defektiem

Dūmainības koeficients (m^{-1}): 0.00

Nov. Trūkumi vai bojājumi

1 Neveidojot piles, sūcas eļļa no motora (transmisijas).

TEHNISKO APSKAŠU VĒSTURE

2024

30.10.2024 · pamatpārbaude · Novērtējums 1 - Ar pieļaujamiem defektiem

Dūmainības koeficients (m^{-1}): 0.03

Nov. Trūkumi vai bojājumi

1 Neveidojot piles, sūcas eļļa no motora (transmisijas).

1 Sīki drošības jostas bojājumi.

2023

18.10.2023 · pamatpārbaude · Novērtējums 0 - Teicamā tehniskā stāvoklī

Dūmainības koeficients (m^{-1}): 0.02

Nov. Trūkumi vai bojājumi

Nav reģistrētu trūkumu vai bojājumu.

Komentārs

Ieraksti par negadījumiem - nav

Nobraukuma līkne - korekta

Nobraukuma manipulācija un reģistrācija Latvijā. Automašīna Latvijā pirmo reizi reģistrēta **2023. gada 18. oktobrī** ar fiksētu odometra rādījumu **246 423 km**. Salīdzinot ar Zviedrijas datiem, tas apstiprina nopietnu nobraukuma manipulāciju, jo pēdējais fiksētais odometra rādījums Zviedrijā **2023. gada 26. jūnijā** bija **478 760 km**. Tas nozīmē, ka pirms reģistrācijas Latvijā odometrs ir sagrozīts par vairāk nekā **232 000 km**.

Tehnisko apskašu tendence un hroniski defekti. Visas trīs tehniskās apskates Latvijā ir izietas veiksmīgi, taču pēdējās divas reizes (**2024. un 2025. gadā**) saņemts vērtējums '1' par vienu un to pašu defektu - eļļas noplūdi no motora vai transmisijas. Šī defekta atkārtošanās liecina, ka problēma netiek risināta un, visticamāk, prasa nopietnāku iejaukšanos, nevis tikai pagaidu novēršanu pirms apskates.

 AUTODNA

Komentārs

PROVIN MINI - dati nav pieejami.

 CARVERTICAL

Komentārs

PROVIN MINI - dati nav pieejami.



OFICIĀLĀ DĪLERA DATI

VEHICLE INFORMATION

VIN kods

WDD2130041AXXXXXX

ACCIDENT CHECK

Nav ierakstu.

STOLEN VEHICLE DATABASE

Nav ierakstu.

Servisa vēsture

PROVIN MINI - dati nav pieejami.



LTAB

Komentārs

Automašīnai Latvijā nav reģistrēts neviens OCTA atlīdzības pieteikums.



CITI AVOTI

Komentārs

Zviedrijas reģistra dati un taksometra statuss. Šie dati, kas iegūti no Zviedrijas transporta reģistra, ir vienīgais avots, kas detalizēti atklāj automašīnas vēsturi pirms tās ieviešanas Latvijā. Reģistrs nepārprotami apstiprina, ka automašīna no **2017. gada aprīļa** līdz pat **2023. gada novembrim** ir bijusi reģistrēta un ekspluatēta kā **taksometrs**. Šis fakts izskaidro gan lielo nobraukumu, gan paātrināto mezglu un salona nolietojumu.

Nobraukuma manipulāciju vēsture Zviedrijā. Šis avots apstiprina pēdējo fiksēto nobraukumu Zviedrijā **478 760 km (2023. gada 26. jūnijā)**, kas kalpo par pamatu CSDD datos konstatētajai vairāk nekā **232 000 km** sagrozīšanai pirms reģistrācijas Latvijā.

Intensīvās ekspluatācijas profils. Datu hronoloģija uzrāda vidējo gada nobraukumu aptuveni **70 000–80 000 km**, kas ir raksturīgi komerctransportam un rada ekstremālu slodzi dzinējam, transmisijai, piekarei un elektronikas sistēmām. Šis ekspluatācijas režīms pilnībā saskan ar CSDD fiksētajām hroniskajām eļļas noplūdēm, elektronikas kļūdām un sludinājuma fotogrāfijās redzamo pilnībā nomainīto salonu, kas, visticamāk, darīts, lai slēptu patieso nolietojuma pakāpi.



SLUDINĀJUMA ANALĪZE



Sludinājuma vēsture

Auto pārdošanā (dienas):

19

Izveidots:

24.06.2026

Cenas izmaiņas (eiro):

↓ NAV



Pārdevēja portrets

Komentārs

SIA "XXXXXX"

Pirms iegādes stingri ieteicams veikt neatkarīgu auto diagnostiku.

Komentārs

Virsbūve un eksterjers

Krāsojuma defekts: Pasažiera puses priekšējām durvīm ir izteikta toņa nesakritība ar pārējo virsbūvi (skat. foto). Tas var liecināt par neprofesionāli veiktu pārkrāsošanu.

Modelim neatbilstoši diski: Automašīnai uzstādīti vecākas paaudzes (~2005.-2009. gada) Mercedes oriģinālie lietie diski. Tie ir pārkrāsoti melni, jo rūpnīca šāda dizaina diskus šajā krāsā neražoja.

Salons un apdare

Pilnībā nomainīts salons: Salons (ieskaitot durvju kartes) nav oriģināls. Pēc VIN koda rūpnīcas komplektācijā bija jābūt melnai ādas imitācijai (*kods: "101A IMITATION LEATHER - BLACK/ANTHRACITE"*).

Neatbilstoša apdare: Durvju apdarē uzstādīti koka elementi, lai gan rūpnīcā paredzēts alumīnijs (*kods: "739 TRIM PIECES - ALUMINUM"*). Visticamāk, tie pārnesti no tā paša donora auto, no kura ņemts salons.

Mehāniskais bojājums: Vadītāja durvju iekšējam rokturim ir redzams bojājums (skat. foto).

Pārbaudāmās funkcijas (Klātienē)

Sēdekļu regulēšanas poga: Uz vadītāja durvju kartes blakus apsildes pogai atrodas pasažiera sēdekļa regulēšanas poga, kas šim auto pēc komplektācijas nepienākas. **Obligāti jāpārbauda tās darbība**, jo pastāv liela varbūtība, ka tā ir tikai butaforija no donora auto.

Sludinājuma fotogrāfiju analīze



3. Cenas atbilstība

Komentārs

Datu analīze atklāja, ka transportlīdzeklis Zviedrijā ticis ekspluatēts kā taksometrs, kā arī tam ir fiksētas manipulācijas ar nobraukuma rādījumu (nobraukums ir notīts). Ņemot vērā komercizmantošanas (TAXI) radīto mezglu nolietojumu un koriģēto vēsturi, šāda auto reālā tirgus vērtība ir vismaz par 40% zemāka par norādīto. Auto iegāde par pašreizējo cenu ir saistīta ar būtiskiem finansiāliem riskiem un neatbilst tā faktiskajam stāvoklim.

APPROVED BY IRISS

1. Tehnisko risku analīze

Komentārs

Dzinējs OM654. Šajā automašīnā uzstādītais 2.0 litru dīzeļdzinējs ar kodu OM654 teorētiski ir veiksmīgs un moderns agregāts. Tomēr šī konkrētā eksemplāra patiesais nobraukums, kas pārsniedz **500 000 km**, un ilgstošā ekspluatācija taksometra režīmā pilnībā maina risku karti. Jebkādas modeļa līmeņa stiprās puses ir jāvērtē caur ekstremāla nolietojuma prizmu, kur visi galvenie mežgli ir sasnieguši vai pārsnieguši savu plānoto resursu.

Galvenais risks – dzinēja ķēde un eļļas noplūdes. Pie nobraukuma virs **400 000 km** dzinēja sadales ķēde un tās spriegotāji ir uzskatāmi par elementiem ar pilnībā izsmeltu resursu. Tās nomaiņa ir sarežģīts un dārgs process, kura izmaksas var sasniegt vairākus tūkstošus eiro. CSDD datus divus gadus pēc kārtas fiksētās eļļas noplūdes relatīvi jaunam auto ir nopietns signāls, kas, visticamāk, nav tikai vienkārša blīvslēga problēma, bet gan sekas vispārējam dzinēja hermētiskuma zudumam un ilgstošai nolaidībai.

Vārstu mehānisma nolietojums. Ekstremālais nobraukums un iespējami pagarināti eļļas maiņas intervāli rada augstu risku arī sadales vārpstām, hidrauliskajiem kompensatoriem un rokeriem, kas šiem dzinējiem ir tipiska problēma arī pie ievērojami mazāka noskrējiena. Šo komponentu nodilums var izraisīt jaudas zudumu, nevienmērīgu dzinēja darbību un prasīt dārgu dzinēja augšdaļas remontu, kas var izmaksāt vairākākus tūkstošus eiro.

Izplūdes sistēmas (DPF/AdBlue) riski. Taksometra režīms ar lielu īpatsvaru pilsētas ciklā un tukšgaitā ir viens no sliktākajiem scenārijiem dīzeļdzinēja izplūdes sistēmai. Ir ļoti augsta varbūtība, ka kvēpu filtrs (DPF) ir tuvu savas dzīves beigām. Arī AdBlue (SCR) sistēmas sūkņi, sildītāji un NOx sensori pie šāda nobraukuma ir bieži bojājumu cēloņi, un to remonts var prasīt ievērojamus ieguldījumus.

Degvielas sistēma un turbokompresors. Arī degvielas inžektori un turbokompresors ir pakļauti milzīgai slodzei un nolietojumam. Viena bojāta inžektora nomaiņa var izmaksāt **vairākus simtus eiro**. Arī turbīnas resurss pie **500 000 km** var būt praktiski izsmelts.

Transmisija 9G-Tronic. Deviņpakāpju automātiskā pārnesumkārbā 9G-Tronic ir uzticama, ja tiek regulāri un pareizi apkopta, veicot eļļas maiņu ik pēc **100 000 km**. Ir gandrīz droši, ka taksometra režīmā šiem intervāliem būtu jābūt biežākiem un pastāv varbūtība, ka tie varētu būt ignorēti vai pagarināti. Sekas ir paātrināts hidrobloka (mehatronika) un sajūgu nodilums, kas var prasīt nopietnus ieguldījumus. Remonts, kas saistīts ar kārbas vadības bloku, var izmaksāt **1500–3000 €**. CSDD fiksētā eļļas noplūde var nākt arī no transmisijas.

Piekare un elektroniskās sistēmas. Automašīnas patiesais nobraukums nozīmē, ka praktiski visi elementi ir būtiski nolietoti. CSDD fiksētās kļūdas bremžu (ABS) un stūres (EPS) sistēmās ir jāpārbauda, jo problēma var būt gan vienkāršs devējs, gan dārgs ABS bloka vai elektriskā stūres pastiprinātāja/mehānisma defekts.

Elektronikas saderības problēmas. Fakts, ka automašīnai ir pilnībā nomainīts salons no cita auto, rada risku dažādām elektronikas problēmām. Nesaderīgi moduļi, nepareizi savienoti vadi un butaforiskas pogas (kā pasažiera sēdekļa regulēšana uz vadītāja durvīm) var izraisīt grūti diagnosticējamus un dārgi labojamas kļūdas komforta bloku un citu sistēmu darbībā.

2. Ieteikumi klātienē apskatei

Komentārs

Virsbūves pārbaude ar krāsas mērītāju. Obligāti jāveic virsbūves pārbaude ar krāsas biezuma mērītāju, īpašu uzmanību pievēršot pasažiera puses priekšējām durvīm, kurām fotogrāfijās redzama toņa atšķirība. Jāpārbauda arī blakus esošie elementi – priekšējais spārns, aizmugurējās durvis un statnes, lai novērtētu remonta apjomu un izslēgtu slēptus strukturālus bojājumus, kas ir ļoti iespējami auto ar taksometra pagātni.

Salona atbilstība un elektronikas saderība. Rūpīgi jāpārbauda visu no donora auto pārnesto salona elementu funkcionalitāte. Prioritāte ir pārbaudīt, vai pasažiera sēdekļa regulēšanas poga uz vadītāja durvīm ir funkcionāla vai tikai butaforija. Jātestē visas pārējās komforta funkcijas – sēdekļu apsilde, logu pacelāji, multimediju sistēma un klimata kontrole, lai identificētu iespējamās elektronikas saderības problēmas.

Dzinēja aukstais starts un skaņas. Pirms apskates jāpārliedz, ka dzinējs ir pilnībā auksts. Iedarbināšanas brīdī un pirmajās sekundēs uzmanīgi jā klausās, vai nav dzirdama īsa, metāliska klaboņa no dzinēja priekšpusē, kas varētu liecināt par kritisku sadales ķēdes un tās spriegotāja nodilumu.

Eļļas noplūžu lokalizācija. Tā kā CSDD divus gadus pēc kārtas ir fiksējis eļļas noplūdes, to avots ir jāidentificē klātienē. Vizuāli jāapskata dzinēja apakšdaļa, vārstu vāka blīvējums un zona starp dzinēju un pārnesumkārbu. Jānoskaidro, vai noplūde nāk no dzinēja vai 9G-Tronic transmisijas.

Dzinēja darbība un izplūdes sistēma. Testa brauciena laikā jāpievērš uzmanība jebkādam dūmainībai no izplūdes sistēmas, kas varētu norādīt uz problēmām ar turbokompresoru, inžektoriem vai kvēpu filtru (DPF). Jānoskaidro, vai instrumentu panelī nav aktīvu brīdinājumu par AdBlue sistēmu, jo tās remonts pie šāda nobraukuma ir ļoti iespējams un dārgs.

Testa brauciens: pilsētas režīms. Uzsākot braukt, īpaša uzmanība jāpievērš 9G-Tronic automātiskās pārnesumkārbas darbībai. Tai jāpārslēdzas vienmērīgi, bez sitieniem vai aizturēm gan paātrinoties, gan bremzējot. Jebkāda raustīšanās vai anomālijas var liecināt par nenovēršamu un dārgu hidrobloka (mehatronika) remontu.

Testa brauciens: šoseja un dinamika. Braucot ar ātrumu 90–110 km/h, jāpārliedz, ka nav jūtamas vibrācijas stūrē vai virsbūvē. Veicot strauju paātrinājumu (kick-down), jānovērtē dzinēja jauda un jāseko līdzi, vai instrumentu panelī neparādās brīdinājuma paziņojumi. Jebkurš jaudas zudums var liecināt par turbīnas, degvielas sistēmas vai citu agregātu resursa izsīkumu.

3. Kopsavilkums

Komentārs

Kopējā aina un galvenais secinājums. Šī automašīna ir bijušais Zviedrijas taksometrs, kura patiesais nobraukums pārsniedz **500 000 km**. Galvenais atklājums ir masīva un dokumentāli pierādīta odometra sagrozīšana par vairāk nekā **232 000 km** pirms auto reģistrācijas Latvijā. Pārdevējs slēpj automašīnas komerciālo pagātni un patieso nolietojuma pakāpi.

Tehniskais stāvoklis un riski. Automašīnas tehniskais stāvoklis pilnībā atbilst tās reālajam nobraukumam, nevis panelī redzamajam. Visi galvenie agregāti – dzinējs, pārnenumkārbā, piekare un elektronikas sistēmas – ir sasnieguši vai pārsnieguši savu resursu, kas rada nenovēršamu risku pēkšņiem un ļoti dārgiem remontiem.

Apzināta faktu slēpšana. Lai slēptu patieso nolietojumu, automašīnai ir pilnībā nomainīts salons no cita auto, kas rada papildu riskus elektronikas saderībai. Arī fotogrāfijās redzamā nekvalitatīvi pārkrāsotā durvju detaļa liecina par slēptu remontu vēsturi. Šie fakti kopā ar nobraukuma manipulāciju un pārdevēja reputāciju veido kopainu, kurā pircējs tiek sistemātiski maldināts.

Gala rekomendācija. Balstoties uz pierādītu nobraukuma krāpniecību, ekstremālu tehnisko nolietojumu un apzinātu vēstures slēpšanu, rekomendēju **kategoriski atteikties no šīs automašīnas iegādes**. Tās tehniskie riski ir maksimāli, un pieprasītā cena (~15 500 eiro) neatbilst tās patiesajai vērtībai.

Inspected by IRISS

SVARĪGA INFORMĀCIJA

PROVIN.LV sniedz konsultatīvu pakalpojumu: transportlīdzekļa pieejamās informācijas izvērtējumu un ieteikumus. Šis ir digitāls datu apkopojums, nevis automašīnas tehniskā diagnostika, un tas nekādā veidā nevar aizvietot pilnvērtīgu transportlīdzekļa pārbaudi un apskati klātienē. Atskaite nav valsts institūcijas izraksts, neatkarīga tehniskā ekspertīze vai juridisks spriedums. Gala lēmumu par transportlīdzekļa iegādi pieņem klients.

Šī atskaite ir sagatavota ekskluzīvi tās pasūtītājam un ir izmantojama tikai personīgām vajadzībām. Atskaite un tajā ietverta informācija ir kategoriski aizliegts pavairot, publiski reproducēt, nodot vai jebkādā citā veidā darīt pieejamu trešajām personām (tostarp transportlīdzekļa pārdevējam) bez saskaņošanas ar PROVIN.LV.

PROVIN.LV

Standarta vēstures atskaites sniedz tikai sausus faktus. Mēs veicam padziļinātu izpēti — izvērtējam sludinājumu, analizējam konkrētā modeļa vājās vietas un tirgus vērtību, sniedzot pilnvērtīgu un pārdomātu slēdzienu.