



---

## GUIDE TECHNIQUE

# Culasse moteur poids lourd : panne, remplacement et entretien

Guide technique VADEN sur le groupe culasse moteur des poids lourds : symptômes de panne, diagnostic, étapes de remplacement, valeurs de couple et entretien.

Sur un véhicule utilitaire lourd, la zone du moteur la plus sollicitée, exposée aux températures et aux pressions les plus élevées, est la culasse. Sur le terrain, la plupart des problèmes décrits comme « ça fuit, l'eau se mélange, le joint a lâché » se nouent dans ce groupe. L'immobilisation d'un tracteur routier sur la route, la mise hors service d'un véhicule municipal commencent bien souvent ici. Ce guide a été préparé pour orienter le technicien de terrain afin qu'il reconnaisse le groupe culasse moteur, qu'il lise correctement les symptômes, qu'il effectue le remplacement dans les règles et qu'il prolonge sa durée de vie.

 **ASTUCE** — Ce document a été préparé par l'équipe technique VADEN, en s'appuyant sur l'expérience de terrain acquise sur les moteurs de véhicules utilitaires lourds et sur les données des fabricants OE. Les plages de couple, de pression et de température fournies ont une valeur de référence générale ; pour la valeur exacte, il faut toujours se baser sur le manuel d'entretien OE à jour du véhicule et du moteur. Dernière mise à jour : juillet 2026.

## Qu'est-ce que le groupe culasse moteur ? Fonction et principe de fonctionnement

**Le groupe culasse moteur est le composant principal du moteur qui ferme le haut du bloc-cylindres en complétant de façon étanche la chambre de combustion par le haut ; il porte les soupapes, les ressorts de soupape, le mécanisme d'arbre à cames/culbuteurs ainsi que les canaux d'huile et de liquide de refroidissement.** Sur les véhicules utilitaires lourds, il est fabriqué en fonte ou en alliage d'aluminium et constitue la zone la plus critique du moteur en termes de pression, de température et de vibrations.

Le principe de fonctionnement est en bref le suivant : lors des courses de compression et de combustion du piston, la chambre de combustion doit être parfaitement étanche par le haut. La culasse ferme cette chambre par le haut ; le joint de culasse maintient séparés et étanches les passages de gaz, de liquide de refroidissement et d'huile moteur entre la culasse et le bloc. Dans les canaux à l'intérieur de la culasse, le liquide de refroidissement circule d'un côté pour évacuer la chaleur de combustion, tandis que les galeries d'huile lubrifient de l'autre côté le mécanisme de distribution. Les soupapes d'admission et d'échappement s'ouvrent et se ferment sur leurs sièges (portées de soupape) situés sur la culasse, gérant ainsi le remplissage et l'évacuation.

Considérée comme un groupe, la culasse n'est pas une pièce unique mais une famille de composants travaillant ensemble. Composants de base :

- **Culasse (corps)** : la fonderie principale qui ferme la chambre de combustion par le haut ; les culasses de type poids lourd peuvent être d'une seule pièce ou séparées par cylindre.
- **Joint de culasse** : joint multicouche en acier (MLS) ou composite qui assure la séparation gaz/eau/huile entre le bloc et la culasse.
- **Soupapes d'admission et d'échappement, ressorts de soupape, guides et joints** : le groupe mobile qui gère l'échange gazeux.
- **Arbre à culbuteurs / culbuteurs et arbre à cames (type culasse en tête)** : le mécanisme qui transmet le mouvement d'ouverture et de fermeture des soupapes.

- **Logements d'injecteur/bougie de préchauffage, bride de chauffage et portées des collecteurs.**
- **Couvre-culasse (cache supérieur) et son joint :** le capot supérieur qui assure l'étanchéité à l'huile.

### Fonte ou culasse en aluminium ?

Sur les moteurs diesel de véhicules utilitaires lourds, les culasses en fonte ont historiquement dominé ; elles résistent bien à la haute pression de compression et à la charge thermique, mais elles sont lourdes. Sur certains moteurs de nouvelle génération, on utilise des culasses en alliage d'aluminium pour le poids et le rendement de refroidissement. Les culasses en aluminium sont plus sensibles à la dilatation thermique et à la surchauffe ; une fois « surchauffées », leur planéité peut se dégrader rapidement. Les procédures de remplacement et de couple diffèrent selon les deux matériaux.

### Culasse monobloc ou culasse séparée par cylindre ?

Sur certains moteurs de véhicules utilitaires lourds, une culasse monobloc couvre tous les cylindres, tandis que sur d'autres, il existe une culasse distincte pour chaque cylindre. La structure à culasses séparées permet, en cas de panne sur un seul cylindre, de ne déposer que la culasse concernée et offre une grande commodité sur le terrain. Le choix de la pièce et le type de joint varient selon cette structure.

### Contexte OE et approvisionnement

Le groupe culasse et les pièces environnantes (jeux de joints, groupe soupapes, composants thermostat/refroidissement) sont, sur la plupart des moteurs de véhicules utilitaires lourds, associés à des fournisseurs OE reconnus. Les joints et éléments d'étanchéité relèvent généralement de la technologie multicouche en acier, le côté refroidissement de solutions équivalentes Behr/Mahle, le côté carburant/injection d'équipements de type Bosch, et le côté freinage et châssis de systèmes de type Knorr/Bendix. Les produits du groupe culasse VADEN ORIGINAL sont positionnés de manière à être compatibles avec ce contexte OE.

| Type de culasse / joint               | Usage typique                                      | Caractéristique marquante                    |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Culasse monobloc en fonte             | Diesel poids lourd classique (tracteur, camion)    | Haute résistance thermique, lourde           |
| Culasse en alliage d'aluminium        | Moteurs de nouvelle génération, optimisés en poids | Légère, sensible à la chaleur, couple précis |
| Culasse séparée par cylindre          | Moteurs poids lourd modulaires                     | Dépose individuelle, commodité de terrain    |
| Joint MLS (multicouche en acier)      | Diesel moderne haute pression                      | Résistance au serrage répété                 |
| Joint composite / revêtu d'élastomère | Ancienne génération et milieu de gamme             | Adaptation à la tolérance de surface         |

**⚠ ATTENTION — La vérification du numéro de pièce est indispensable.** Le choix de la culasse et du joint varie selon le code moteur, l'année de production, le type de culasse (monobloc / séparée) et l'épaisseur du joint. Même sur un même modèle de véhicule, différentes variantes de moteur exigent des culasses et des joints différents. Avant le montage, procédez impérativement à l'appariement à l'aide du numéro de moteur du véhicule et du numéro de pièce OE ; une mauvaise épaisseur de joint altère le taux de compression et l'étanchéité.

## Symptômes de panne et diagnostic

Les pannes du groupe culasse débutent le plus souvent de façon insidieuse : d'abord une légère perte de performance, puis une perte de liquide de refroidissement, et finalement une fuite grave. Le tableau ci-dessous rassemble les symptômes les plus fréquemment rencontrés sur le terrain, leurs causes possibles et les méthodes de vérification.

| Symptôme                                                                       | Cause possible                                                                  | Contrôle / Vérification                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bulles / fuite de gaz dans le vase d'expansion                                 | Joint de culasse percé du côté de la chambre de combustion                      | Contrôle du liquide de refroidissement avec un kit de test des gaz d'échappement (test CO2) ; test de pression |
| Huile dans le liquide de refroidissement, eau dans l'huile (émulsion brunâtre) | Fuite du joint entre les canaux d'huile et d'eau ; fissure dans la culasse      | Inspection de la jauge d'huile et du bouchon de réservoir ; test de pression du système                        |
| Fumée d'échappement blanche et douceâtre                                       | Du liquide de refroidissement s'infiltre dans la chambre de combustion          | Test de chute de pression ; contrôle d'humidité du logement de bougie/injecteur                                |
| Surchauffe, montée en température                                              | Fissure de culasse ou fuite de joint ; circulation de refroidissement perturbée | Mesure de température, contrôle de bouchon d'air, mesure de planéité                                           |
| Fonctionnement irrégulier par cylindre, perte de puissance                     | Soupape brûlée, faible compression, fuite de joint                              | Test de compression / fuite (leak-down) par cylindre                                                           |
| Fuite d'huile externe autour de la culasse                                     | Joint de couvre-culasse ou perte de couple de serrage de la culasse             | Suivi visuel de la fuite, contrôle du couple, contrôle de l'âge du joint                                       |
| Cliquetis / tic-tac au démarrage à froid, diminution en chauffant              | Réglage du jeu de soupapes déréglé, usure des culbuteurs                        | Mesure du jeu de soupapes (cales), contrôle des culbuteurs/guides                                              |
| Baisse continue du liquide de refroidissement (sans fuite externe)             | Fuite interne du joint, fissure de culasse                                      | Test de pression + suivi colorant/pression ; élimination d'autres points de fuite                              |

### Test de compression et de fuite (leak-down)

En cas de perte de puissance par cylindre, la méthode la plus fiable est le test de compression et de fuite. Le test de compression identifie le cylindre faible ; le test de fuite indique quant à lui où va la fuite : si de l'air arrive au collecteur d'admission, on pense à la soupape d'admission, s'il

arrive à l'échappement, à la soupape d'échappement, si des bulles apparaissent dans le vase d'expansion, on pense au joint ou à une fissure de culasse. Cette distinction est cruciale pour un diagnostic correct avant de déposer la culasse.

### Vérification du joint par test des gaz d'échappement (CO<sub>2</sub>)

La manière pratique de savoir s'il y a des gaz de combustion dans le liquide de refroidissement est le kit de test à liquide changeant de couleur, fixé sur le vase d'expansion. Si la couleur du liquide change, cela signifie que des gaz s'échappent de la chambre de combustion vers le système de refroidissement ; cela indique presque à coup sûr un problème de joint ou de culasse. Ce test, réalisable sans démonter le moteur, évite un démontage inutile.

### Contrôle de planéité et de fissure

Après dépose de la culasse, la planéité de la surface de portée est mesurée avec une règle rectifiée et des cales. Si l'écart admissible est dépassé, la culasse doit être rectifiée ou remplacée. En cas de soupçon de fissure, on applique un pénétrant coloré (ressuage) ou un test sous pression ; les ponts entre les sièges de soupape et les logements d'injecteur, en particulier, doivent être inspectés avec attention.

## Étapes de remplacement / installation

**⚠ ATTENTION — Équipement de protection individuelle (EPI) et sécurité.** Ne commencez pas à travailler tant que le moteur n'est pas complètement refroidi ; le liquide de refroidissement chaud provoque de graves brûlures. Vidangez lentement le système de refroidissement sous pression. Utilisez des gants de travail, des lunettes de protection et des chaussures de sécurité. Débranchez la batterie, dépressurisez le système d'alimentation. Pour soulever la culasse lourde, utilisez un dispositif de levage adapté et l'aide d'une deuxième personne ; le risque de pincement du dos et des mains est élevé. Les étapes ci-dessous constituent un déroulement général ; pour chaque moteur, le manuel d'entretien OE fait foi.

- 1 Préparation et vidange :** laissez refroidir le moteur, débranchez la batterie, vidangez le liquide de refroidissement et, si nécessaire, l'huile moteur dans des récipients adaptés. Collectez les fluides usagés conformément aux règles environnementales.
- 2 Dépose des composants périphériques :** déposez les collecteurs d'admission et d'échappement, les raccords de turbo, les lignes d'injecteur/carburant, les câbles de préchauffage/capteurs et les durites de refroidissement en les repérant. Étiquetez chaque connexion.
- 3 Couvre-culasse et mécanisme :** déposez le couvre-culasse. Retirez l'arbre à culbuteurs, les tiges de poussée et, le cas échéant, les connexions de l'arbre à cames de façon ordonnée et repérée ; ne mélangez pas leurs emplacements.
- 4 Repère de calage :** notez les repères de calage du vilebrequin et de l'arbre à cames. Immobilisez la courroie/chaîne de distribution ou son pignon comme indiqué par le fabricant afin que le calage ne se décale pas au remontage.

- 5 Desserrage des vis de culasse :** desserrez les vis de culasse strictement dans l'ordre indiqué par le fabricant (généralement de l'extérieur vers l'intérieur, par étapes). Un desserrage brutal et irrégulier peut déformer la culasse.
- 6 Levage de la culasse :** soulevez la culasse à la verticale avec le dispositif de levage. Ne forcez pas latéralement en la soulevant ; le joint peut être collé, ne faites pas levier avec un tournevis (la surface serait endommagée).
- 7 Nettoyage et mesure :** nettoyez les résidus d'ancien joint sur les surfaces du bloc et de la culasse sans rayer la surface. Mesurez la planéité, les fissures et l'état des soupapes. Si nécessaire, faites rectifier la culasse ou remplacez-la par une neuve.
- 8 Mise en place du joint neuf :** placez le joint de culasse neuf de la bonne épaisseur et dans le bon sens (à sec, sans appliquer de pâte d'étanchéité, sauf indication contraire du fabricant). Faites attention au repère « TOP/OBEN » et aux logements de goupilles.
- 9 Pose de la culasse et vis NEUVES :** descendez la culasse en l'alignant sur les goupilles. Les vis de type à limite d'élasticité (torque-to-yield) sont à usage unique ; si le fabricant le recommande, utilisez impérativement des vis neuves. Lubrifiez légèrement les filets et les surfaces d'appui avec l'huile indiquée.
- 10 Couple progressif et serrage angulaire :** serrez les vis selon l'ordre et les étapes du fabricant, à la clé dynamométrique, d'abord au couple préliminaire, puis par la méthode angulaire (en degrés). Ne sautez jamais l'ordre ni les étapes.
- 11 Remontage, remplissage et contrôle :** remontez le mécanisme, les collecteurs et les lignes, réglez les jeux de soupapes, remplissez le liquide de refroidissement et l'huile, purgez l'air. Au premier démarrage, contrôlez les fuites, la surchauffe et les bruits ; sur certains moteurs, un contrôle du couple/jeu après montée en température est nécessaire.

## Points de vigilance (erreurs fréquentes)

**⚠ ATTENTION — L'erreur la plus coûteuse : réutiliser une vis usagée.** Les vis de culasse de type à limite d'élasticité (torque-to-yield) s'allongent de façon permanente lorsqu'elles sont serrées. Réutilisées, elles ne permettent pas d'obtenir la bonne précharge ; la culasse fuit ou se desserre en fonctionnement. Si le fabricant indique un usage unique, montez sans exception des vis neuves.

**⚠ ATTENTION — Mauvaise épaisseur de joint et erreur de sens.** Sur certains moteurs, on utilise un joint d'épaisseur différente (codé par le nombre d'encoches/trous) selon la saillie du piston. Une mauvaise épaisseur altère le taux de compression. Si le joint est monté à l'envers ou décalé, les canaux d'eau/d'huile se bouchent et le moteur surchauffe.

- Serrer les vis de culasse en sautant le couple/l'ordre ou à la clé à choc ; cela provoque déformation et fuite.
- Tenter de déposer la culasse sur un moteur chaud ; le risque de déformation est élevé sur une culasse en aluminium.

- Nettoyer les résidus d'ancien joint en rayant la surface ; chaque rayure est un nouveau chemin de fuite.
- Poser un joint neuf sans mesurer la planéité ; un joint monté sur une surface déformée éclate rapidement.
- Démarrer sans avoir purgé l'air du système de refroidissement ; surchauffe locale et endommagement du joint.
- Déposer sans avoir noté les repères de calage ; risque de collision soupape-piston.
- Appliquer inutilement de la pâte d'étanchéité sur la surface du joint ; elle bouche les canaux et des morceaux de pâte se mêlent au circuit d'huile.

## Valeurs techniques et points de contrôle

Les valeurs ci-dessous sont des plages de référence typiques/générales pour les moteurs diesel de véhicules utilitaires lourds ; la valeur exacte varie selon le code moteur et le manuel d'entretien OE fait foi. L'objectif est de donner au technicien de terrain un ordre de grandeur et un point de contrôle.

| Point de contrôle                                 | Plage de référence typique / générale                   | Remarque                                                        |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Pression de service du système de refroidissement | ~1,0–2,0 bar (~15–29 psi)                               | Varie selon la pression du bouchon de culasse/réservoir         |
| Température d'ouverture du thermostat             | ~80–90 °C                                               | Différente selon le type de moteur                              |
| Température normale de l'eau en fonctionnement    | ~85–95 °C                                               | Au-dessus de cette plage, alerte de surchauffe                  |
| Pression de compression cylindre (diesel)         | de l'ordre de ~25–35 bar                                | L'écart entre cylindres ne doit pas dépasser 10 %               |
| Tolérance de planéité de culasse                  | de l'ordre de ~0,03–0,10 mm                             | Si dépassée, rectification/remplacement ; la limite OE fait foi |
| Jeu de soupapes (à froid)                         | Admission ~0,2–0,4 mm / Échappement ~0,4–0,6 mm environ | Seule la valeur OE est utilisée                                 |

Les valeurs de couple varient fortement selon le type de culasse et le diamètre de vis ; le tableau ci-dessous ne donne qu'un ordre de grandeur approximatif.

| Connexion                          | Approche typique                                                                      | Méthode                             |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Vis de culasse (poids lourd)       | Couple préliminaire + angle progressif (ex. ~50 Nm préliminaire + 2–3 étapes d'angle) | Méthode ordre + angle, vis NEUVE    |
| Arbre à culbuteurs / vis de palier | de l'ordre de ~20–45 Nm                                                               | Ordonné, clé dynamométrique         |
| Vis de couvre-culasse              | de l'ordre de ~8–20 Nm                                                                | Un serrage excessif écrase le joint |

| Connexion         | Approche typique        | Méthode                                |
|-------------------|-------------------------|----------------------------------------|
| Vis de collecteur | de l'ordre de ~20–40 Nm | Du centre vers l'extérieur, par étapes |

💡 **ASTUCE** — Les valeurs de couple et d'angle varient selon le code moteur, le diamètre de vis et l'état du filet (huilé/sec). Les chiffres fournis servent uniquement à donner une idée d'ordre de grandeur. Au montage, appliquez impérativement le tableau de couple exact, l'ordre de serrage et les étapes d'angle du manuel d'entretien OE du véhicule ; utilisez une clé dynamométrique et une clé angulaire calibrées.

Pour un contrôle rapide sur le terrain :

- Distinguez fuite interne/externe grâce au test de pression du système de refroidissement.
- Confirmez une fuite de joint par un test CO2 dans le vase d'expansion.
- Mesurez l'état par cylindre avec un test de compression/leak-down.
- Mesurez impérativement la planéité et les fissures de la surface de culasse avant le montage.
- Réglez les jeux de soupapes selon la valeur OE et contrôlez-les après le premier démarrage.

## Entretien et durée de vie

Le groupe culasse n'est pas, par principe, une pièce à « remplacer » périodiquement ; sur un moteur qui fonctionne correctement, il est durable. Cependant, le facteur qui détermine réellement sa durée de vie est la santé des systèmes qui l'entourent. Ce qui use prématurément une culasse est presque toujours un entretien négligé.

- **Attention au système de refroidissement** : la surchauffe est l'ennemi numéro un de la durée de vie de la culasse et du joint. Contrôlez périodiquement le rapport antigel/eau, le thermostat, le radiateur et la pompe à eau.
- **Bon antigel et liquide de refroidissement propre** : un antigel à la bonne spécification prévient la corrosion et l'obstruction des canaux ; une eau sale bouche les canaux et crée une surchauffe locale.
- **Huile et intervalle de vidange** : une vidange effectuée à temps ralentit l'usure du mécanisme de soupapes et des culbuteurs.
- **Contrôle du jeu de soupapes** : régler les soupapes aux intervalles indiqués par le fabricant prévient le grillage des soupapes et l'endommagement de la culasse.
- **Prenez au sérieux les premiers symptômes** : une légère baisse d'eau, une première alerte de surchauffe ou des bulles dans le vase d'expansion sont l'occasion d'intervenir avant que le dommage ne devienne important.
- **Utilisez des joints et des vis de qualité** : des joints équivalents OE, à la bonne spécification, et des vis à usage unique déterminent directement la durée de vie de la réparation.

En résumé, la durée de vie du groupe culasse dépend en grande partie de la discipline de refroidissement et de lubrification. Une exploitation qui maîtrise la température, change son huile à temps et n'ignore pas les premiers signes d'alerte tire des centaines de milliers de kilomètres

d'un groupe culasse. Une surchauffe négligée, en revanche, peut fissurer la culasse d'un seul coup.

## Questions fréquentes

---

### **Le véhicule roule-t-il lorsque le joint de culasse a lâché ?**

Il peut rouler brièvement, mais le faire rouler est risqué. Les gaz de combustion peuvent se mêler au liquide de refroidissement, et l'eau à la chambre de combustion ou à l'huile ; cela entraîne une surchauffe et un dommage moteur permanent. Dès que le symptôme est détecté, le mieux est de conduire le véhicule au service sans le forcer.

### **Si la culasse se fissure, la répare-t-on ou la remplace-t-on ?**

Cela dépend de l'emplacement et de la taille de la fissure. Certaines fissures peuvent être corrigées par un soudage/une réparation professionnelle ; toutefois, pour les fissures situées dans des zones critiques comme la chambre de combustion et le pont de soupape, la solution sûre consiste généralement à remplacer la culasse. La décision doit être prise après le test de planéité et de fissure.

### **Une vis de culasse peut-elle être réutilisée ?**

Si le moteur utilise des vis de type à limite d'élasticité (torque-to-yield), non ; ces vis sont à usage unique et doivent impérativement être renouvelées. Sur certains moteurs anciens, une vis standard peut être réutilisée, mais cela dépend entièrement de l'instruction OE. En cas de doute, montez des vis neuves.

### **La rectification de culasse (planage) est-elle toujours nécessaire ?**

Non. Si la surface de la culasse est plane dans la tolérance mesurée, la rectification n'est pas nécessaire. On rectifie uniquement lorsque la limite de planéité est dépassée et que la surface le permet. Une rectification excessive modifiant le taux de compression, la limite OE ne doit pas être dépassée.

### **La cause d'un mélange d'huile dans le liquide de refroidissement est-elle toujours le joint ?**

C'est le plus souvent le joint ou une fissure de culasse, mais ce n'est pas la seule cause. Une panne du refroidisseur d'huile (oil cooler) donne un symptôme similaire. Pour un diagnostic correct, il faut clarifier, par test de pression et suivi de fuite, si la source est le joint, la culasse ou le refroidisseur d'huile.

### **Combien de temps prend le remplacement du groupe culasse ?**

Cela dépend du type de moteur, de l'accessibilité du véhicule et des opérations supplémentaires (rectification, réfection des soupapes). Sur un moteur de véhicule utilitaire lourd, cette opération est généralement longue et exige de l'attention ; ne pas se précipiter, respecter le couple et le calage dans les règles importe plus que la durée du travail.

## **Que révèle une fumée d'échappement blanche et douceâtre ?**

Une fumée blanche continue à l'odeur douceâtre venant de l'échappement est généralement le signe qu'un liquide de refroidissement s'infiltré dans la chambre de combustion et fait penser à un problème de joint/culasse. Elle est différente de la vapeur d'eau normale par temps froid ; si elle persiste après la montée en température, elle doit impérativement être vérifiée.

## **Un groupe culasse équivalent (type OE) est-il sûr ?**

Les pièces équivalentes de qualité, correspondant au bon numéro de pièce et conformes à la spécification OE, sont couramment et sûrement utilisées dans le poids lourd. Ce qui est déterminant, c'est la qualité du matériau, la bonne épaisseur de joint et la bonne vis. Les produits du groupe culasse VADEN ORIGINAL sont fabriqués de manière à être conformes au contexte OE.

Le groupe culasse moteur est le point d'étanchéité le plus critique au cœur du véhicule utilitaire lourd ; avec un diagnostic correct, la bonne pièce et un montage conforme aux règles, il fonctionne durablement. La famille de produits Groupe Culasse Moteur VADEN ORIGINAL, avec ses corps de culasse, ses jeux de joints multicouches, son groupe soupapes et ses éléments d'étanchéité, est positionnée de manière à répondre aux attentes OE des véhicules utilitaires lourds. Faites votre choix en vérifiant le numéro de pièce correspondant au code moteur de votre véhicule.

---

Ce document est fourni à titre informatif ; en pratique, le manuel d'entretien à jour et les consignes de sécurité du constructeur font foi. Les valeurs sont des références générales pour les systèmes poids lourds courants ; utilisez la documentation d'entretien OE pour les valeurs spécifiques au modèle. © VADEN Otomotiv San. Tic. A.Ş. · vadenoriginal.com