

Vierseizoenenbanden: toch een gevaarlijk compromis?

All-seasonbanden staan bekend als een handige oplossing en zijn de laatste jaren steeds populairder geworden. Maar volgens recente tests van TCS en ADAC zijn ze allesbehalve een wondermiddel: de resultaten tonen zorgwekkende prestatieverschillen, vooral bij extreem weer. Is het dan wel zo slim om ze te gebruiken?

Gepubliceerd op 6 juli 2025

Leestijd : 3 min

Door [David Leclercq](#)

<https://gocar.be/nl/autonieuws/dossier-banden/vierseizoenenbanden-toch-een-gevaarlijk-compromis>



De belangstelling voor **vierseizoenenbanden** groeit al enkele jaren flink. In **België** zijn ze inmiddels goed voor **20 tot 25% van de bandenverkoop**. Logisch, want deze banden zijn de laatste jaren sterk verbeterd en geven vooral gemoedsrust: je hoeft ze niet te wisselen of op te slaan en je bent onder alle weersomstandigheden verzekerd van goede grip. Zo blijf je altijd mobiel, en dat ze wat duurder zijn, nemen veel mensen er graag bij.

Toch zijn vierseizoenenbanden misschien een valse goede deal. Dat stellen althans [de Duitse Automobilclub \(ADAC\)](#) en [de Zwitserse Touring Club \(TCS\)](#), die onlangs uitgebreide tests publiceerden met resultaten die tot nadenken stemmen.

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/reifen/reifentest/ganzjahresreifen/225-45-r17/>



Langere remwegen

De test laat er geen twijfel over bestaan. Bij een noodstop op nat wegdek (van 80 naar 0 km/u) staat een auto met de best geteste band – de **Continental AllSeasonContact 2** – na 31,3 meter stil. Met de slechtste band, de **Arivo Carlorful A/S**, is daar maar liefst 42,6 meter voor nodig. Concreet: waar de auto met de Continental al stilstaat, rijdt die met de Arivo nog 41 km/u. Gemiddeld hebben de 16 geteste vierseizoenenbanden 34,9 meter nodig, terwijl 17 zomerbanden gemiddeld na 31,7 meter stilstaan.

De tests keken natuurlijk ook naar grip op **droog, nat en bevroren wegdek**, én naar milieucriteria zoals slijtage, geluid en verbruik. Ook daar springen de verschillen eruit. Zo bedraagt het remverschil tussen de beste en de slechtste band op droog wegdek **7,3 meter**. En de prestatieverschillen beperken zich niet tot warm weer: op sneeuw remmen sommige banden nauwelijks volgens de twee organisaties. Zo laat de Petlas Multi Action PT565 de auto bijvoorbeeld nog met 16 km/u doorrijden, terwijl de beste banden op dezelfde afstand al stilstaan.



Compromis dat beperkingen toont?

Anderzijds merken de ADAC en TCS op dat er tegenwoordig meer goede vierseizoenenbanden zijn dan voorheen. Dit jaar krijgen er vier het label “**ten zeerste aan te bevelen**” (Goodyear, Continental, Pirelli en Bridgestone), terwijl dat er vorig jaar maar één was. Wat daarentegen verrassend is: er zijn ook opvallend veel banden die echt niet aan te raden zijn. Twaalf modellen vallen in die categorie, en daar zitten zelfs grote namen tussen. Zo haalt de **Michelin CrossClimate 2** bijvoorbeeld maar drie van de vijf sterren, net als de **Dunlop All Season 2**. Nog pijnlijker: **Vredestein**, dat zijn naam juist te danken heeft aan all-seasonbanden, krijgt zelfs maar twee van de vijf sterren.

Vier banden moet je echt vermijden als je heelhuids thuis wilt komen. Ze komen allemaal uit China en zijn uiteraard spotgoedkoop, maar dat zegt genoeg. Alles bij elkaar vinden ADAC en TCS dat **de helft van de geteste banden niet aan te raden** is. Dat is niet bepaald geruststellend, dus loont het zeker om goed op te tellen te passen bij je keuze.



Welke conclusie trekken?

Dit alles laat zien dat vierseizoenenbanden, ondanks de verbeteringen, toch een compromis blijven. Tegenover de achtergrond van de **klimaatverandering** bereiken ze bovendien steeds sneller hun grenzen. Met meer **hittegolven** en **hevige sneeuwval** in het vooruitzicht raken deze banden sneller buiten hun comfortzone — met alle risico's van dien.

We weten het allemaal: nieuwe banden kosten flink wat geld en het doet altijd pijn in de portemonnee als ze vervangen moeten worden. Maar zoals zo vaak geldt: **witte raven** zijn onvindbaar. Denk je er toch een gevonden te hebben? Dan krijg je vaak sneller dan verwacht het deksel op de neus.

Door David Leclercq *Autojournalist*