



RUCKSACK-RATGEBER

Kofferrucksack

Der Kofferrucksack öffnet wie ein Koffer und wird wie ein Rucksack getragen. Nachgemessen: Ein Rollengestell kostet 2,0 bis 2,7 Kilogramm Eigengewicht.

Outdoorberater

<https://www.outdoorberater.de/rucksack/kofferrucksack/>

Stand: 07.10.2026

Herausgeber: Sammeltesor UG (haftungsbeschränkt), Füssen



Der Ratgeber wird laufend ergänzt — online steht immer die aktuelle Fassung.

Inhalt

1. Was er nicht ist: der Unterschied zum Trekkingrucksack
2. Das Handgepäckmaß ist keine Zahl, sondern eine Spanne
3. Was das Rollengestell wiegt — nachgerechnet
4. Was das Rollengestell an Volumen kostet — und was kein Hersteller dazu sagt
5. Material und die Stellen, die zuerst aufgeben
6. Woran man ein gutes Modell erkennt
7. Für wen die Bauform taugt — und für wen nicht
8. Preisklassen
9. Die typischen Fehlkäufe

KURZ GESAGT

Der Kofferrucksack **öffnet wie ein Koffer und wird getragen wie ein Rucksack** — zwei Dinge nacheinander, nicht gleichzeitig. Auf das Etikett „Handgepäckgröße“ ist dabei kein Verlass: Die Fluggesellschaften liegen in Breite, Tiefe und Gewicht auseinander, und eine rechnet die drei Kanten nur noch als Summe. Die Rollenfassung kostet nach den Herstellerangaben **ein bis knapp drei Kilogramm zusätzlich** und dazu Packraum. Aufgeben wird am Ende nicht das Gewebe, sondern der **Verschluss**.

Ein Kofferrucksack ist ein Reisegepäckstück, das sich wie ein Koffer öffnet und wie ein Rucksack getragen wird. Zwei Bauteile machen ihn aus, und beide kann man im Laden in zehn Sekunden prüfen: eine umlaufende Reißverschlussfront, die den Sack flach aufklappt, und ein Tragesystem, das sich hinter einer Abdeckung oder in einer eigenen Tasche verstauen lässt. Alles andere — Volumen, Material, Farbe, die Zahl der Außenfächer — ist Ausstattung. Diese zwei Dinge sind die Bauform.

Beides folgt aus demselben Problem. Ein Koffer ist auf dem Band, im Kofferraum und im Gepäckfach praktisch, auf Kopfsteinpflaster, auf Treppen und in einem überfüllten Zug aber nicht. Ein Rucksack ist genau umgekehrt: angenehm zu tragen, mühsam zu packen und am Gepäckband eine Fangstelle, weil Gurte sich in Rollen und Blechkanten verhaken. Der Kofferrucksack löst den Widerspruch, indem er beides nacheinander sein kann — Koffer beim Packen und beim Abgeben, Rucksack auf dem Weg dazwischen.

35 bis 130 Liter

Volumenspanne der Reisesäcke mit Rucksackgurten bei einem Hersteller, abgerufen im Oktober 2026

1,22 bis 2,35 kg

Eigengewicht dieser Säcke ohne Rollen, von 35 bis 130 Liter

2,72 bis 4,50 kg

Eigengewicht vergleichbarer Modelle mit Rollen und Teleskopgriff

2,0 bis 2,7 kg

gemessener Aufschlag des Rollengestells im Bereich 60 bis 85 Liter

55 x 40 x 23 cm

größtes nachgeprüftes Handgepäckmaß einer Fluggesellschaft, Oktober 2026

Was er nicht ist: der Unterschied zum Trekkingrucksack

Die Abgrenzung lohnt sich zuerst, weil hier die meisten Fehlkäufe entstehen. Ein Trekkingrucksack ist von oben beladen, hat ein Gestell und einen Hüftgurt, der das Gewicht auf den Beckenkamm und von dort über das Skelett in die Beine bringt. Wie das funktioniert und warum es an der Gurthöhe hängt, steht im Begriffsartikel zu Hüftgurt und Lastübertragung. Genau diese Baugruppe fehlt dem Kofferrucksack, und sie fehlt nicht aus Sparsamkeit: Ein Hüftgurt, der tragen soll, braucht eine steife, geformte Flosse und einen Rahmen, der die Last dorthin leitet. Beides lässt sich nicht flach wegpacken.

Dass der Unterschied bauartlich und nicht graduell ist, zeigt sich an den Datenblättern. Derselbe Hersteller, der für seine Tages- und Reiserucksäcke jeweils ein benanntes Rückensystem angibt — „Padded Back“, „Thermo Mold“, „Vent Comfort“ —, nennt für seine großen Reisesäcke mit abnehmbaren Rucksackgurten gar kein Rückensystem, obwohl die Gurte dort gepolstert und längenverstellbar sind. Gezählt am 7. Oktober 2026 in den Datenblättern des Herstellers. Die Gurte sind also eine Transporthilfe und kein Tragesystem im Sinne der Rucksackseiten. Praktisch heißt das: ein paar hundert Meter, eine Treppe, ein Bahnsteig. Nicht eine Tageswanderung.

Genauso wenig ist er ein Trolley im üblichen Sinn. Ein reiner Trolley hat Tragegriffe und sonst nichts; der Kofferrucksack hat Gurte, mit denen man ihn aufsetzen kann,

wenn die Rollen aufhören zu helfen. Welche Bauform wofür gedacht ist, ordnet die Übersicht zu den Rucksacktypen ein.

INFOGRAFIK

— REISEN



Warum er sich wie ein Koffer öffnet

Ein Trekkingrucksack öffnet oben und wird von oben gepackt. Ein Kofferrucksack klappt über seine ganze Fläche auf — das ist der eine Unterschied, aus dem alle anderen folgen.



1 Volle Fläche statt Schlund

Man sieht und erreicht alles auf einmal, ohne auszupacken. Das ist der Unterschied zwischen Koffer und Rucksack — und der Grund, warum man ihn für Reisen nimmt und nicht für Touren.

2 Die Spanngurte ersetzen den Packsack

Ohne sie rutscht der Inhalt beim Aufstellen durcheinander. Sie halten die Lagen an ihrem Platz, wenn der Rucksack vom Liegen ins Stehen kommt.

3 Das Handgepäckmaß ist eine Spanne

Jede Fluggesellschaft hat eigene Maße, und die ändern sich. Ein Rucksack, der bei einer passt, ist bei der nächsten zwei Zentimeter zu hoch — die Zahl auf dem Etikett sagt darüber nichts.

Was er dafür aufgibt: Der Tragekomfort liegt deutlich unter dem eines gleich großen Trekkingrucksacks, weil der umlaufende Reißverschluss ein durchgehendes Rahmengestell verhindert. Für den Weg vom Flughafen ins Hotel reicht das — für drei Tage auf dem Rücken nicht.

✦ Mit KI-Unterstützung erstellt Schematische, nicht maßstabsgetreue Darstellung.

Mehr dazu: [Reißverschlüsse](#) · [Packreihenfolge](#)

Das Handgepäckmaß ist keine Zahl, sondern eine Spanne

„Handgepäckgröße“ steht auf vielen Modellen. Die Angabe ist nicht falsch, aber sie ist unvollständig, denn das Maß legt jede Fluggesellschaft selbst fest, und es ändert sich. Drei Beispiele, alle am 7. Oktober 2026 bei der jeweiligen Gesellschaft nachgesehen: Emirates nennt für die Economy 55 x 38 x 22 Zentimeter bei 7 Kilogramm. airBaltic nennt 55 x 40 x 23 Zentimeter für das Handgepäckstück, dazu einen persönlichen Gegenstand mit 40 x 30 x 15 Zentimetern, zusammen bis 8 Kilogramm. Singapore Airlines nennt für das Handgepäckstück gar keine drei Kantenlängen, sondern eine

Summe: Länge plus Breite plus Höhe dürfen 115 Zentimeter nicht überschreiten, bei bis zu 7 Kilogramm je Stück.

Die Spanne ist also klein und trotzdem entscheidend: In der Breite liegen zwei Zentimeter zwischen den beiden Gesellschaften, in der Tiefe einer, im Gewicht ein Kilogramm — und die dritte rechnet nach einem anderen Verfahren, in dem ein flaches, breites Stück und ein schmales, tiefes gleich zulässig sind. **Wer auf eine einzige Zahl baut, baut auf die falsche.**

Dasselbe gilt für die Angabe der Hersteller. Derselbe Anbieter führt drei Modelle, die er alle ausdrücklich mit „Handgepäckmaßen“ bewirbt, und gibt drei verschiedene Maße an: 50 x 36 x 20 Zentimeter bei 35 Litern, 52 x 28 x 16 Zentimeter bei 27 Litern und 55 x 32 x 18 Zentimeter bei 40 Litern; nachgelesen in den Datenblättern, abgerufen im Oktober 2026. Das größte dieser drei stößt mit 55 Zentimetern genau an die Länge, die beide oben genannten Gesellschaften als Höchstmaß führen — ohne jeden Spielraum.

Achtung

Ein weicher Sack dehnt sich beim Packen. Die Maße im Datenblatt gelten für das leere, nicht für das gefüllte Stück: Was leer 18 Zentimeter tief ist, steht vollgepackt bauchig heraus, und gemessen wird am Messkorb der Gesellschaft, nicht am Datenblatt. Wer knapp am Höchstmaß kauft, sollte entweder [Kompressionsriemen](#) nutzen oder eine Nummer kleiner wählen. Prüfen Sie die Maße vor jedem Flug neu bei der Gesellschaft, mit der Sie fliegen.

Was das Rollengestell wiegt — nachgerechnet

Die [Variante mit Rollen](#) und ausziehbarem Griff ist die häufigste Abwandlung, und sie wird meist mit dem Hinweis verkauft, das Mehrgewicht sei gering. Das lässt sich prüfen, ohne eine Waage zu besitzen: Man nimmt zwei Modelle aus demselben Sortiment eines Herstellers, eines mit und eines ohne Rollen, und zieht die veröffentlichten Eigengewichte voneinander ab. Zwei Hersteller führen solche Paare, und beide ergeben dasselbe Bild.

Paar aus einem Sortiment	ohne Rollen	mit Rollen	Aufschlag
Reisesack 65 l gegen Rollenmodell 60 l	1,50 kg	3,58 kg	+2,08 kg bei 5 l weniger

Paar aus einem Sortiment	ohne Rollen	mit Rollen	Aufschlag
Reisesack 85 l gegen Rollenmodell 80 l	1,83 kg	4,50 kg	+2,67 kg bei 5 l weniger
Reiserucksack 40 l gegen Rollenmodell 40 l	1,43 kg	2,72 kg	+1,29 kg bei gleichem Volumen
Reisetasche 65 l gegen Trolley 65 l	1,30 kg	3,30 kg	+2,00 kg bei gleichem Volumen
Reiserucksack 38 l gegen Rollenmodell 29 l	1,31 kg	2,30 kg	+0,99 kg bei 9 l weniger

Gemessen wurde als Differenz der Herstellerangaben innerhalb eines Sortiments, abgerufen am 7. Oktober 2026; die ersten beiden Zeilen vergleichen zwei Modelle mit denselben im Datenblatt genannten Hauptmaterialien. Der Aufschlag liegt damit zwischen rund einem und knapp 2,7 Kilogramm, und er wächst mit der Größe: Je länger die Schiene des Teleskopgriffs und je größer die Räder, desto mehr Konstruktion steckt im Boden und in der Rückwand.

Dieses Gewicht trägt man auf jedem Meter mit, den man nicht rollt — und es geht vom Freigepäck ab. Bei einer Gesellschaft mit 7 Kilogramm Handgepäckgrenze ist ein leeres Rollenstück von 2,7 Kilogramm schon mehr als ein Drittel der erlaubten Masse, bevor das erste Hemd darin liegt. **Wer kurze Strecken rollt und lange trägt, zahlt also doppelt: einmal an der Schulter, einmal an der Waage.**

Was das Rollengestell an Volumen kostet — und was kein Hersteller dazu sagt

Die zweite Frage ist schwerer zu beantworten als die erste, und zwar aus einem Grund, der selbst eine Antwort ist: **Kein geprüfter Hersteller veröffentlicht, wie viele Liter Rollen, Achsen und Griffschiene aus dem Innenraum nehmen.**

Nachgesehen in den Datenblättern beider oben genannten Anbieter, abgerufen im Oktober 2026 — angegeben werden Außenmaße, Gesamtvolumen und Gewicht, nie das Volumen des Gestells.

Messbar ist nur, was die Sortimente selbst zeigen, und das ist aussagekräftig genug. Wo ein Hersteller eine Baureihe mit und ohne Rollen führt, liegt die Rollenfassung jeweils eine Stufe darunter: 60 statt 65 Liter, 80 statt 85 Liter. Beim zweiten Anbieter ist der Abstand noch deutlicher — der Reiserucksack in Handgepäckgröße fasst 38

Liter, das Rollenstück derselben Größenklasse nur 29. Die Rollenfassung ist in allen drei Fällen das kleinere Gepäckstück bei ähnlichem Außenmaß.

Hinzu kommt, dass Volumenangaben ohnehin nicht zwischen Herstellern vergleichbar sind, weil es kein einheitliches [Messverfahren](#) gibt; das gilt für Reisegepäck genauso wie für Rucksäcke und ist auf der Seite zu den [Rucksackgrößen](#) ausgeführt. Die Literzahl taugt deshalb zum Vergleich innerhalb einer Baureihe und sonst zu wenig. Wer wissen will, ob sein Gepäck hineingeht, packt es hinein.

Material und die Stellen, die zuerst aufgeben

Reisegepäck wird nicht am Fels aufgerieben, sondern geworfen, gestapelt und über nassen Asphalt gezogen. Entsprechend sieht die Materialwahl aus: Bei den geprüften Modellen stehen im Datenblatt beschichtete Planengewebe und schwere Polyamidgewebe — bei einem Hersteller durchgehend ein TPU-beschichtetes Nylonmaterial als Hauptstoff und ein Nylongewebe der Stärke 420 Denier für den Boden, bei den leichteren Reiserucksäcken derselben Marke feinere Gewebe und bei den Kurierformen ein Gewebe mit 500 Denier Fadenstärke. Was die Zahl hinter dem D bedeutet und was sie nicht bedeutet, erklärt der Begriffsartikel zu [Denier](#); ein Markenname wie [Cordura](#) sagt für sich genommen noch keine Fadenstärke. Welche Gewebe an Rucksäcken überhaupt verbaut werden, ordnet die Übersicht zu den [Materialien](#) ein.

Die Schwachstelle dieser Bauform ist nicht das Gewebe, sondern der Verschluss.

Die umlaufende Front ist ein einziger, langer [Reißverschluss](#), der bei jedem Packen über eine Ecke gezogen wird und beim vollen Stück unter Zug steht. Geht er auf, ist das Gepäckstück unbrauchbar — anders als bei einem Rucksack mit Deckel, der auch ohne Front noch zu schnüren wäre. Zweite Schwachstelle ist das Rollenpaar: Ein Rad, das sich nicht mehr dreht, schleift den Boden auf. Hier lohnt der Blick in den Ersatzteilbereich des Herstellers, bevor man kauft: Einer der beiden geprüften Anbieter führt ein benanntes Rollenpaar als Ersatzteil und nennt im Datenblatt dazu die Trolleybaureihen, für die es passt. Im vollständigen Produktverzeichnis des anderen Anbieters — 585 Einträge, durchsucht am 7. Oktober 2026 — findet sich kein Ersatzrad. Das ist ein prüfbares Merkmal und entscheidet darüber, ob ein defektes Rad das ganze Gepäckstück erledigt.

Woran man ein gutes Modell erkennt

Prüfbare Merkmale, in der Reihenfolge, in der man sie im Laden abarbeiten kann:

- **Die Front öffnet wirklich flach.** Legen Sie das Stück hin und klappen Sie es auf. Bleibt der Deckel bei halber Öffnung stehen, weil die Seitenwände steif eingenäht sind, gewinnen Sie beim Packen nichts gegenüber einem [Toploader](#).

- **Die Gurte verschwinden vollständig.** Nicht „liegen an“, sondern verschwinden — hinter einer Abdeckung mit Reißverschluss oder in einer Tasche auf der Rückseite. Steckt am Ende eine Schnalle heraus, verhakt sie sich auf dem Band.
- **Vier Griffe, nicht einer.** Griffe an Kopf- und Längsseiten entscheiden darüber, ob Sie das gefüllte Stück allein in ein Gepäckfach heben können.
- **Der Boden ist gepolstert und aus anderem Gewebe.** Bei allen geprüften Modellen des einen Herstellers steht für den Boden ein eigenes, abriebfesteres Material im Datenblatt. Steht im Datenblatt nur ein Material, ist es überall dasselbe.
- **Die Reißverschlüsse haben zwei Schieber und eine Öse.** Zwei Schieber lassen sich zusammenführen und mit einem Schloss sichern; das ist bei Gepäck, das aus der Hand gegeben wird, kein Luxus.
- **Bei Rollen: Rad anheben und drehen.** Ein Rad, das nachläuft, läuft auch beladen. Eines, das nach einer halben Drehung stehen bleibt, bremst auf jedem Meter.
- **Der Teleskopgriff wackelt nicht seitlich.** Ausziehen, oben quer anfassen, hin und her bewegen. Spiel im Rohr wird mit der Zeit mehr, nie weniger.

Tipp

Beladen prüfen, nicht leer. Bitten Sie im Laden um ein paar Kilogramm Füllung — Isomatten, Schlafsäcke, was da ist — und setzen Sie das Stück dann auf. Ein weicher Sack ohne Gestell bildet erst unter Last die Beule, die zwischen den Schulterblättern drückt, und ein Rollenmodell zeigt erst beladen, ob das Gestänge dort liegt, wo Ihr Rücken ist. Leer trägt sich jedes Reisegepäck gut.

Für wen die Bauform taugt — und für wen nicht

Sie taugt für Reisen, bei denen das Gepäck überwiegend steht und gelegentlich über ein paar hundert Meter bewegt werden muss: Flug, Bahn, Mietwagen, Unterkunft. Sie taugt für Wege, auf denen Rollen nicht funktionieren — Treppen, Schotter, Kopfsteinpflaster, enge Gänge. Und sie taugt für Reisende, die am Zielort oft umziehen und deshalb häufig packen: Eine Kofferöffnung erspart das Umschichten, das ein von oben beladener Sack bei jedem Zugriff verlangt.

Sie taugt nicht für Strecken, die man tatsächlich geht. Ohne Gestell und ohne lasttragenden Hüftgurt hängt die Masse an den Schultern, und oberhalb weniger Kilogramm wird das unangenehm, egal wie gut die Gurte gepolstert sind — der Zusammenhang gilt hier genauso wie beim gestelllosen [Daypack](#). Sie taugt auch nicht für Touren im Gelände: Es gibt keine Befestigung für Stöcke oder Matte, kein Regenverdeck in der Bauform vorgesehen, keine Möglichkeit, das Volumen zu verlängern. Und sie taugt nicht als Alltagsrucksack — dafür ist das Format zu groß

und die Rückenpartie zu flach; die passende Bauform dafür ist der [Laptoprucksack](#). Wer regelmäßig mit dem Rad unterwegs ist, findet die Argumente auf der Seite zum [Fahrradrucksack](#).

Preisklassen

In der Klasse € liegen Stücke ohne ausgewiesenen Bodenstoff, mit einem einfachen Schieber je Verschluss und mit [Gurten, die sich nur anlegen statt verstauen lassen](#). In der Klasse €€ liegt der Großteil der hier geprüften Modelle: beschichtete Gewebe mit angegebener Fadenstärke, eigener Bodenstoff, verstaubares Tragesystem, Kompressionsriemen. Die Klasse €€€ zahlt man für Rollenkonstruktionen mit gelagerten Achsen, für Gehäuse mit Formteilen in Boden und Rückwand und für lange Garantien. **Nach oben kauft man hier vor allem Haltbarkeit der Beschläge, nicht mehr Volumen** — und bei den Rollenmodellen nimmt man mit dem Preis auch Gewicht mit.

Die typischen Fehlkäufe

Das Rollenmodell für die Rucksackreise. Wer zwei Drittel der Wege trägt, kauft mit den Rollen zwei Kilogramm Ballast und eine Volumenstufe weniger. Die Rollen lohnen sich, wenn man überwiegend rollt — nicht, weil sie „sowieso nicht schaden“.

Das Maximalmaß als Handgepäck. Ein Stück, das leer exakt dem Höchstmaß entspricht, ist gefüllt zu groß. Die Reserve gehört in das Maß, nicht in die Hoffnung.

Der Kofferrucksack als Ersatz für den Trekkingrucksack. Das Argument lautet meist „dann brauche ich nur einen“. Es endet in einem Stück, das für beide Zwecke das Falsche tut. Wie Gepäck überhaupt sinnvoll verteilt wird, steht in der Anleitung zum [richtigen Packen](#), und für Ordnung im Inneren gibt es die Behältnisse, von denen die Seite zum [Packsack](#) handelt.

Das zu große Volumen. Ein Reisesack mit 85 Litern wiegt leer schon fast zwei Kilogramm und verführt dazu, ihn zu füllen. Bei aufgegebenem Gepäck zahlt man das als Übergewicht, bei getragenen mit dem Rücken.

Der Verzicht auf die Probe mit Gewicht. Die Bauform hat kein Gestell, das Fehler ausgleicht. Was leer unauffällig ist, wird beladen spürbar — und zwar immer an derselben Stelle, zwischen den Schulterblättern.

KURZ GEMERKT

Zwei Zahlen entscheiden über den Kauf, und beide stehen im Datenblatt: das Eigengewicht und die drei Außenmaße. Rechnen Sie das Eigengewicht von der Handgepäckgrenze Ihrer Gesellschaft ab — was übrig bleibt, ist Ihr Gepäck. Und prüfen Sie die Maße gegen die Gesellschaft, mit der Sie fliegen, nicht gegen das Wort „Handgepäckgröße“ auf dem Anhänger.

Quellen

1. Tatonka — Datenblatt Flight Barrel, 35 l und 1,22 kg, Handgepäckmaße 50 x 36 x 20 cm 2026-10
2. Tatonka — Datenblatt Barrel 65, 65 l und 1,50 kg 2026-10
3. Tatonka — Datenblatt Barrel Roller 60, 60 l und 3,58 kg 2026-10
4. Tatonka — Datenblatt Barrel 85, 85 l und 1,83 kg 2026-10
5. Tatonka — Datenblatt Barrel Roller 80, 80 l und 4,50 kg 2026-10
6. Tatonka — Datenblatt Barrel 130, 130 l und 2,35 kg 2026-10
7. Tatonka — Datenblatt Flightcase 40, 40 l und 1,43 kg, Handgepäckmaße 55 x 32 x 18 cm 2026-10
8. Tatonka — Datenblatt Flightcase 27, 27 l und 1,10 kg, Handgepäckmaße 52 x 28 x 16 cm 2026-10
9. Tatonka — Datenblatt Travel Roller 40, 40 l und 2,72 kg 2026-10
10. VAUDE — Datenblatt Mundo Carry-On 38, 38 l und 1310 g 2026-10
11. VAUDE — Datenblatt CityTravel Carry-On Trolley 29, 29 l und 2300 g 2026-10
12. VAUDE — Datenblatt CityDuffel 65, 65 l und 1300 g 2026-10
13. VAUDE — Datenblatt Rotuma 65 Trolley, 65 l und 3300 g 2026-10
14. VAUDE — Rollenpaar als Ersatzteil für vier benannte Trolleybaureihen 2026-10
15. Tatonka — Produktverzeichnis mit 585 Einträgen, kein Ersatzrad enthalten 2026-10
16. Emirates — Handgepäckbestimmungen, Economy 55 x 38 x 22 cm und 7 kg 2026-10
17. airBaltic — Handgepäck, 55 x 40 x 23 cm und 8 kg 2026-10
18. Singapore Airlines — Handgepäck, Summe der Kantenlängen 115 cm und 7 kg 2026-10