

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Riva 112' Dolcevita Super, il nuovo fly di 34 metri con più spazio e scelte tecniche mirate

Nicola Capuzzo · Friday, November 14th, 2025

**Montecarlo (Monaco)** – Il nuovo Riva 112' Dolcevita Super è un flybridge planante lungo 34,38 metri con baglio massimo di 7,27 m. È un progetto che spinge sui volumi esterni e interni, ma con interventi pensati per rendere più efficiente la gestione di bordo e la manutenzione tecnica. SUPER YACHT 24 lo ha visitato in occasione del Monaco Yacht Show, potendo così apprezzare le modifiche rispetto al modello a cui si ispira, il fortunato Riva 110, di cui sono stati venduti oltre trenta scafi.

La piattaforma di poppa è ultra-ribassata e misura circa 35 mq: è concepita come vero beach club con una scala multifunzione per l'imbarco e la risalita dal mare. Le due murate abbattibili, da 5,5 mq ciascuna, ampliano le superfici laterali, portando la superficie complessiva poppiera fino a 59 mq insieme al pozzetto; questa soluzione è utile non solo per l'uso leisure ma anche per facilitare le operazioni di carico e movimentazione del tender. Al centro della piattaforma si trova un prendisole che nasconde un garage dimensionato per un Williams 565 e una moto d'acqua Sea-Doo; è previsto inoltre uno spazio ventilato dedicato a due Seabob. Il pozzetto è di 24 mq e ospita un mobile bar attrezzabile anche con una terza postazione di comando per le manovre; l'accesso alla sala macchine è stato spostato lungo il camminamento di dritta, scelta che separa nettamente i percorsi equipaggio/tecnico dalle aree ospiti, migliorando privacy e operatività. L'area di prua è pensata per offrire totale relax e riservatezza, con una prima zona lounge che ospita un grande divano a C e un'ampia area prendisole con un divano sotto al quale si trova uno storage per i parabordi. A estrema prua, l'armatore può scegliere di installare anche una Jacuzzi integrata sotto il prendisole mobile che, scorrendo in avanti, scopre la vasca senza sacrificare lo spazio dedicato al sole, così come ha fatto l'armatore della prima unità.

Il main deck offre un salone di oltre 50 mq con altezze utili sempre sopra i 2 metri e picchi oltre i 2,25 m. Nella versione esposta al salone monegasco, l'armatore ha scelto la versione più conviviale, ovvero quella con la zona pranzo verso poppa, a ridosso della porta che conduce all'esterno, e il salotto con la zona tv (dove la pavimentazione inizia a essere ricoperta in moquette) a centro nave, in corrispondenza delle finestre a vetro scorrevoli, che permettono di arieggiare l'ambiente. Nella versione classica, invece, troviamo la zona pranzo al centro. La cucina, di circa 9 mq, è collegata direttamente alla zona equipaggio sul lower deck e alla Raised Pilot House; una porta isola può isolare completamente il salone dai percorsi di servizio. Questa disposizione riduce i transiti in aree di rappresentanza durante le manovre e le preparazioni di bordo. La suite

armoriale sul ponte principale occupa la prua ed è progettata con due walk-in, vanity desk e bagno dedicato; le vetrate panoramiche sono state ampliate rispetto al modello precedente, migliorando visibilità e luce naturale. Il lower deck è interamente dedicato a ospiti e crew: quattro cabine ospiti tutte con bagno ensuite e una zona equipaggio di 27 m<sup>2</sup> con dinette e tre cabine per cinque posti letto totali e tre bagni.

Il progetto ha introdotto una paratia rinforzata tra zona ospiti e crew e un pagliolo studiato per ridurre vibrazione e sciabordio. Questi interventi puntano a contenere la trasmissione sonora e le vibrazioni in transito e all'ancora, aspetti fondamentali per unità di queste dimensioni dove il livello di comfort richiesto da armatori e charter è elevato. La nave è pensata come planante con pescaggio inferiore ai 2 metri; quindi, adatta anche a fondali relativamente bassi. La motorizzazione prevista è basata su due MTU 16V 2000, 2.638 mhp ciascuno, con due possibili configurazioni: M96L (velocità massima 25,5 nodi, crociera 23 nodi) e la M97L opzionale conforme a IMO III / EPA III, dotata di sistema Scr per la riduzione degli NOx. L'introduzione del sistema Scr ha richiesto una riprogettazione della sala macchine per mantenere l'accessibilità e i volumi funzionali.

Di serie sono previste pinne elettriche Sleipner e interceptor Hydrotab. In opzione è possibile installare due giroscopi Seakeeper NG18 per incrementare il comfort in navigazione e all'ancora. La combinazione di pinne, interceptors e (opzionalmente) giroscopi offre una gamma di soluzioni per adattare assetto e comfort alle condizioni operative e al profilo d'uso dell'armatore. La Raised Pilot House è disponibile in tre livelli di allestimento elettronico: standard con quattro monitor Hatteland da 15", premium con quattro schermi da 27" e super premium con due display Boeing da 49", configurazione scelta per la prima unità, quella che abbiamo visitato. Anche la plancia del flybridge prevede un upgrade degli schermi da 15" a 24" nelle versioni superiori. Questa modularità consente di adattare gli strumenti di navigazione e automazione alle esigenze operative, dagli armatori che privilegiano soluzioni integrate a chi preferisce sistemi specialistici.

Il flybridge misura circa 60 mq. Il mobile bar centrale supera i quattro metri e può includere icemaker, grill e un sistema tv a scomparsa; il tavolo fisso può essere in teak verniciato o in mogano lucido a seconda dell'opzione scelta. L'hard top è in carbonio e presenta un profilo asimmetrico che influisce sul carico aerodinamico e sulla definizione degli spazi ombreggiati sul ponte superiore. Le scelte progettuali, come la piattaforma molto ampia, murate abbattibili, garage per tender e rimessaggio per Seabob, accesso sala macchine lungo la murata di dritta e cucina con collegamento diretto al crew deck, indicano un approccio che bilancia l'uso leisure con esigenze reali di esercizio: facilitano le operazioni di imbarco/sbarco, manutenzione e servizio di bordo. La disponibilità di diverse opzioni per elettronica, stabilizzazione e motorizzazione permette di tarare l'unità sul reale uso dell'imbarcazione, sia in navigazione privata che in contesti dove il comfort in rada è prioritario. Riva 112' Dolcevita Super mette insieme volumi generosi e soluzioni tecniche mirate all'efficienza operativa. Non è soltanto una barca "più grande": è un progetto che integra accessibilità agli impianti, opzioni per la riduzione delle emissioni e cura del comfort acustico, elementi che rilevano direttamente nei costi d'uso e nella gestione quotidiana dell'equipaggio.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24**

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

A gonfie vele i preparativi del Sailing Super Yacht Forum del 2 dicembre a Genova.  
Ecco il programma

This entry was posted on Friday, November 14th, 2025 at 4:30 pm and is filed under [Yacht](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.