

ORGANIZACIJA WORD RALLY CHAPIONSHIP DOGAĐAJA U KARLOVAČKOJ ŽUPANIJI

Grgić, Dominik

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Karlovac
University of Applied Sciences / Veleučilište u Karlovcu**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:128:383357>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-31**



VELEUČILIŠTE U KARLOVCU
Karlovac University of Applied Sciences

Repository / Repozitorij:

[Repository of Karlovac University of Applied
Sciences - Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

VELEUČILIŠTE U KARLOVCU
POSLOVNI ODJEL
STRUČNI STUDIJ UGOSTITELJSTVO

Dominik Grgić

**ORGANIZACIJA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP
DOGAĐAJA U KARLOVAČKOJ ŽUPANIJI**

ZAVRŠNI RAD

Karlovac, 2023.

Dominik Grgić

**ORGANIZACIJA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP
DOGAĐAJA U KARLOVAČKOJ ŽUPANIJI**

ZAVRŠNI RAD

Veleučilište u Karlovcu

Poslovni odjel

Stručni studij Ugostiteljstvo

Kolegij: Osnove specifičnih oblika turizma

Mentor: dr. sc. Mateja Petračić, viši predavač

Matični broj studenta: 0248074570

Karlovac, svibanj 2023.

Zahvala

Prije svega veliku zahvalu upućujem svojoj mentorici dr. sc. Mateji Petračić, koja je svojim znanjem i stručnošću bila izuzetan mentor. Zahvaljujem joj što je bila spremna pomoći vezano uz svaki moj upit te što je imala razumijevanja i strpljenja za sve moje probleme.

Zahvalu dugujem i svojim prijateljima i kolegama koji su bili tu kao potpora i jer su moje studiranje učinili zabavnim i opuštenim.

Najveću zahvalu upućujem svojim roditeljima i sestri jer su mi pružali pomoć i bili oslonac tijekom cijelog studiranja, jer su sa mnom rješavali sve probleme i jer bez njih ne bih bio ovdje gdje sam sada.

Hvala vam svima!

Sažetak

U ovom završnom radu analizirat će se utjecaj događaja „Croatia Rally“ na dolaske i noćenja turista te na prihode koje je utrka ostvarila u Republici Hrvatskoj. Početak rada predstaviti će natjecanje „World Rally Championship“ (WRC), njegovu povijest i događaje koji su prethodili dolasku utrke u Hrvatsku. Drugi dio rada analizirat će broj dolazaka i noćenja turista u mjesecima tijekom godina kada se nije održavao događaj „Croatia Rally“ te u mjesecima tijekom godina kada se on održavao. Prikazat će se koliki je financijski prinos Hrvatska ostvarila od utrke, koliko je posjetitelja prisustvovalo utrci te koji su utjecaji utrke na Republiku Hrvatsku. U završetku rada donijet će se zaključak o utjecaju događaja „Croatia Rally“ na Hrvatsku, je li on isplativ te kakva je budućnost tog događaja.

Ključne riječi: svjetsko prvenstvo u reliju, turizam, utrka, automobili, posjetitelji

Abstract

This final paper analyses the impact of “Croatia Rally” on tourist arrivals and overnight stays as well as on the income generated by the race for the Republic of Croatia. The first section of the paper analyses the World Rally Championship (WRC), its history and the events that preceded the hosting of the race in Croatia. The second part analyses the number of tourist arrivals and overnight stays in the months of the year when “Croatia Rally” was not held against the years when the race was held. The paper also presents the amount of income that Croatia generated from the race and how many visitors attended the race. The final sections of the paper discuss the general impact of “Croatia Rally” on Croatia.

World Rally Championship, tourism, race, cars, visitors

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. Predmet rada	1
1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka	1
1.3. Sadržaj i struktura rada	1
2. SPORTSKI TURIZAM	2
2.1. Povijest sportskog turizma	2
3. ORGANIZACIJA VELIKIH SPORTSKIH PRIREDBI	4
4. DJELOVANJE DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“	6
4.1. Funkcioniranje etape događaja „World Rally Championship“	7
4.2. Kategorije automobila na događaju „World Rally Championship“	8
4.3. Kalendar događaja „World Rally Championship“	10
4.4. Financiranje događaja „World Rally Championship“	11
4.5. Promocija događaja „World Rally Championship“	11
4.6. SWOT analiza događaja „World Rally Championship“	12
4.7. Povijest događaja „World Rally Championship“	13
4.7.1. Početci događaja „World Rally Championship“ (1973. – 1981.)	13
4.7.2. Skupina B (1982. – 1986.)	13
4.7.3. Skupina A	14
4.7.4. „World Rally Championship“	15
4.7.5. „World Rally Championship“ prije hibridne ere	17
4.7.6. „World Rally Championship“ u hibridnoj eri	18
5. POPULARNOST DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“	19
6. DOLAZAK DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“ U HRVATSKU ..	21
7. SAŽETAK ODRŽANIH DOGAĐAJA „CROATIA RALLY“	26
7.1. Croatia Rally 2021	26
7.2. Croatia Rally 2022	27
7.3. SWOT analiza događaja „Croatia Rally“	30
8. POZITIVNI UČINCI DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“ NA HRVATSKU	32
9. UTJECAJ DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“ NA TURISTIČKI PROMET U KARLOVAČKOJ ŽUPANIJI U RAZDOBLJU 2020. – 2022.	33
10. ZAKLJUČAK	39

LITERATURA	41
POPIS TABLICA, KARATA I GRAFIKONA	42
POPIS SLIKA	44

1. UVOD

1.1. Predmet rada

Predmet ovog završnog rada analiza je utjecaja događaja „World Rally Championship“ (WRC) na Karlovačku županiju. Analizirat će se kakav je utjecaj te manifestacije na turističku ponudu Karlovačke županije, na popunjenost smještajnih kapaciteta te na sam razvoj županije. Cilj je pobliže prikazati složenost organizacije događaja na takvoj razini te prikazati važnost razvoja sportskog turizma na području Karlovačke županije. Sama veza ove manifestacije i turizma očituje se u tome što su brojni posjetitelji odabrali Hrvatsku kao svoju destinaciju upravo zbog te utrke. Razvoj modernog turizma očituje se u razvoju specifičnih oblika turizma, jedan od kojih je i sportski turizam. U toj vrsti turizma posjetitelji postaju aktivni, odnosno pasivni sudionici sportskih manifestacija, a sport postaje jedan od glavnih motiva putovanja u određenu destinaciju. Međusobna korelacija sporta i turizma očituje se u organizaciji sportskih manifestacija, koje svojim djelovanjem pozitivno utječu na ekonomske ciljeve i promidžbu turističke destinacije.

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

Prilikom pisanja završnog rada prikupljeni su podaci iz različitih izvora. Korištena je domaća i strana stručna literatura, mrežni izvori koji su povezani s temom istraživanja te članci koji obrađuju temu. Za prikupljanje statističkih podataka korišteni su podaci Državnog zavoda za statistiku te Ministarstva turizma. Kako bi se podaci interpretirali, korištene su metode sinteze, analize, dedukcije te deskriptivna statistika.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Završni rad strukturiran je u deset poglavlja. Sam početak rada sastoji se od dijela koji će pobliže opisati predmet i cilj rada te navesti koji su se izvori podataka i metode koristile. Dio nakon toga pobliže se fokusira na pojašnjenje sportskog turizma. Nakon objašnjenja sportskog turizma rad se bavi prezentiranjem WRC-a kao sporta te analizom utjecaja takve manifestacije na Karlovačku županiju. Sam rad završava se zaključkom, popisom literature kao i popisom priloga.

2. SPORTSKI TURIZAM

Sportski turizam definira se kao „turizam u kojem je sport glavni motiv putovanja i boravka turista u turističkom odredištu“.¹ To je vrsta turizma u kojoj je jedan od motiva putovanja sudjelovanje u sportskim manifestacijama ili gledanje sportskih manifestacija. Ovisno o sudjelovanju, sportski turizam može biti aktivan ili pasivan. Aktivan turist sudjeluje u samoj manifestaciji, dok pasivni posjetitelj putuje kako bi gledao manifestaciju. Sportski turizam uključuje brojne prednosti kao što su:

1. povećanje prihoda
2. promocija određenog područja
3. poticanje razvoja infrastrukture.

Sportski turizam ima već navedene pozitivne učinke, no s druge strane ima i negativne učinke. Neki od tih nedostataka visoki su troškovi organizacije događaja, poteškoće u pronalaženju lokacije i infrastrukture za održavanje te negativni učinci na okoliš koje organizacija takvog događaja može imati.

2.1. Povijest sportskog turizma

Razvoj sportskog turizma kao dijela industrije započinje u 20. stoljeću. Događaji poput Olimpijskih igara prvi su koji su svojim djelovanjem privlačili turiste, a zatim su i drugi započeli s istim. Prvi sportski turisti bili su skijaši koji su posjećivali skijališta poput St. Moritza i Chamonixa. Osim skijanja, turisti su putovali kako bi se bavili i drugim sportovima kao što su tenis, golf, jedrenje itd.

Rastom srednje klase i povećanjem broja sati slobodnog vremena sportski turizam doživljava svoj procvat u 60-im i 70-im godinama 20. stoljeća. Brojni sportski događaji kao što su Grand Slam turniri u tenisu ili „Tour de France“, postali su globalno prepoznatljivi brendovi zbog kojih su turisti ostvarivali svoja putovanja.

¹ Bartoluci, M., Škorić, S.: **Menadžment sportskog i nautičkog turizma**, Veleučilište u Karlovcu, Karlovac, 2009., str. 110.

Povećanjem broja sportskih događanja i razvojem turističke infrastrukture u 80-im i 90-im godinama 20. stoljeća, sportski turizam dodatno se razvija. Razne sportske udruge i klubovi organiziraju turnire, natjecanja i manifestacije kako bi privukli turiste. Uz njih brojne turističke agencije kreiraju aranžmane vezane za sportski turizam, dok se neke od njih i specijaliziraju za prodaju sportskih aranžmana.

Trenutno je sportski turizam jedan od najbrže rastućih segmenata turističke industrije. Brojni sportski događaji, kao što su Svjetsko prvenstvo u nogometu i Olimpijske igre, privlače milijune turista svake godine. Razvoju sportskog turizma pridonosi i razvoj novih sportskih aktivnosti, kao što je razvoj ekstremnih sportova.

3. ORGANIZACIJA VELIKIH SPORTSKIH PRIREDBI

U članku 55. Zakona o sportu navodi se sljedeće: „Sportsko natjecanje je organizirano natjecanje sportskih ekipa ili sportaša pojedinaca koje organizira i vodi pravna ili fizička osoba ovim Zakonom ovlaštena za organiziranje i vođenje sportskog natjecanja“.² Organizacija takvih sportskih priredbi, odnosno natjecanja izuzetno je složen i dug proces koji uključuje djelovanje brojnih pojedinaca. Priredbe svojim djelovanjem pridonose razvoju određenog područja tako što zapošljavaju lokalno stanovništvo, privlače posjetitelje i donose prihode određenom području. „World Rally Championship“ svjetska je organizacija koja utrkom u Hrvatskoj privlači brojne posjetitelje koji ostvaruju dolaske i noćenja, što pozitivno utječe na hrvatsko gospodarstvo.

Kako bi sportske priredbe mogle funkcionirati, potrebno je osigurati izvore financiranja za njihovo neometano održavanje. U Republici Hrvatskoj postoje različiti izvori financiranja, a to su:

1. **državni proračun:** manifestacije se financiraju kroz različite natječaje i programe Ministarstva turizma i sporta, kao i drugih relevantnih ministarstava
2. **gradovi i općine:** financiranje manifestacija ostvaruje se kako bi se pospješio razvoj sporta i turizma u regiji održavanja
3. **EU fondovi:** razne manifestacije mogu se financirati korištenjem financijskih sredstava Europske unije
4. **sponzorstva:** sponzori često financiraju razne sportske manifestacije kako bi izvršili promociju svojeg brenda
5. **ulaznice i prodaja:** određene manifestacije svoje financiranje ostvaruju prodajom ulaznica, kao i prodajom suvenira vezanih za manifestaciju
6. **„crowdfunding“ i donacije:** organizatori manifestacija i priredbi mogu se osloniti na donacije građana i tvrtki kako bi ostvarili financiranje.

² **Zakon o sportu** „Narodne novine“; 141/22, čl. 55

Značaj i utjecaj sportskih manifestacija na destinaciju očituje se na brojne načine. Jedan je od njih ostvarivanje većeg broja dolazaka turista u destinaciju. Uz veći broj dolazaka turista u destinaciju ostvaruje se i veći broj noćenja, čime turistička destinacija ostvaruje i veće prihode. Ti prihodi mogu se ostvariti na različite načine, kao što su korištenje usluga smještaja, usluga prehrane, kao i potrošnja koju turisti ostvaruju u destinaciji. Sama manifestacija može pozitivno utjecati i na prepoznatljivost destinacije. Brojne sportske manifestacije svojim djelovanjem promoviraju destinaciju široj javnosti. Pozitivan je učinak manifestacije na destinaciju i činjenica da se razvojem manifestacije u destinaciji pospješuju i ulaganja u infrastrukturu same destinacije.

Sportske manifestacije pozitivno utječu i na lokalno stanovništvo. Velike priredbe poput događaja „Croatia Rally“ za svoje neometano djelovanje trebaju i pomoć lokalnog stanovništva. Lokalno je stanovništvo najviše uključeno u „Croatia Rally“ na način da volontira tijekom same utrke, odnosno da osigurava sigurnost posjetitelja uz stazu dok se automobili voze po njoj. Brine se da posjetitelji ne budu ugroženi u trenutku dok automobili prolaze u blizini posjetitelja. S druge strane volonteri su uključeni i na način da usmjeravaju posjetitelje kako bi mogli neometano doći do svog mjesta s kojeg će gledati utrku.

Uz volontere u događaj „Croatia Rally“ uključene su i javne službe. Hitna pomoć zadužena je za brigu o posadi automobila ili posjetiteljima u slučaju da dođe do medicinskog problema. Vatrogasne postrojbe zadužene su za osiguranje u slučaju da trkaći automobil doživi nesreću tijekom utrke, dok policija služi da utrke prođu bez incidenata.

4. DJELOVANJE DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“

„World Rally Championship“ međunarodno je natjecanje u automobilističkom sportu. Sam WRC u vlasništvu je Međunarodne automobilističke federacije (FIA) i organiziran je prema strogim pravilima koja su ustrojena kako bi se zaštitili vozači, posada i gledatelji. To je serija utrka koje se održavaju širom svijeta. Jedna sezona u prosjeku se sastoji od 13 do 15 događaja. Svaki događaj traje u prosjeku tri do četiri dana, a vozači se natječu na različitim stazama koje su sastavljene od različitih podloga (asfalt, šljunak, led, snijeg...).

U WRC-u sudjeluju brojni proizvođači koji su registrirani kao WRC timovi. Trenutno se u WRC-u natječu proizvođači kao što su Toyota, Hyundai i Ford, dok su se proizvođači poput Citroena i Volkswagena povukli. Bitno je napomenuti kako se proizvođači u WRC-u natječu putem svojih tvorničkih timova, a ne kao pojedinci. Trenutno su u WRC-u registrirani sljedeći proizvođači:

1. Toyota Gazoo Racing WRT
2. M-Sport Ford WRT
3. Hyundai Shell Mobis WRT
4. Hyundai 2C Competition
5. M-Sport Ford
6. Toksport WRT
7. MRF Tyres.

Automobili koje voze WRC vozači jedni su od tehnički najnaprednijih vozila koja se mogu voziti na javnim prometnicama. Izborom etapa stječe se dojam da se WRC utrke voze po najzabačenijim područjima, makar to nije tako. Dionice po kojima se voze WRC utrke pomno su isplanirane i pripremljene od strane organizatora.

Iako WRC uživa veliku razinu popularnosti, trenutno se suočava s problemima financiranja i privlačenja publike. Posljednjih nekoliko godina smanjio se broj posjetitelja koji dolaze na utrke, što je dovelo do smanjenja prodaje ulaznica. Zbog tog podatka

organizatori se fokusiraju na nove taktike privlačenja posjetitelja, kao što su poboljšanje marketinških strategija i privlačenje novih sponzora.

4.1. Funkcioniranje etape događaja „World Rally Championship“

Svaka etapa WRC-a sastoji se od 12 do 25 dionica koje se voze na zatvorenim prometnicama. Vozači se natječu na tim dionicama da što brže prođu, dok je pobjednik onaj koji sveukupno najbrže završi sve etape. Vozač je zadužen za kontrolu vozila, dok je njegov suvozač zadužen za čitanje bilješki i upozoravanje na opasnosti na dionici. Posade na dionicu dolaze javnim prometnicama na kojima moraju poštivati prometna pravila ili, u protivnom, riskiraju kaznu.

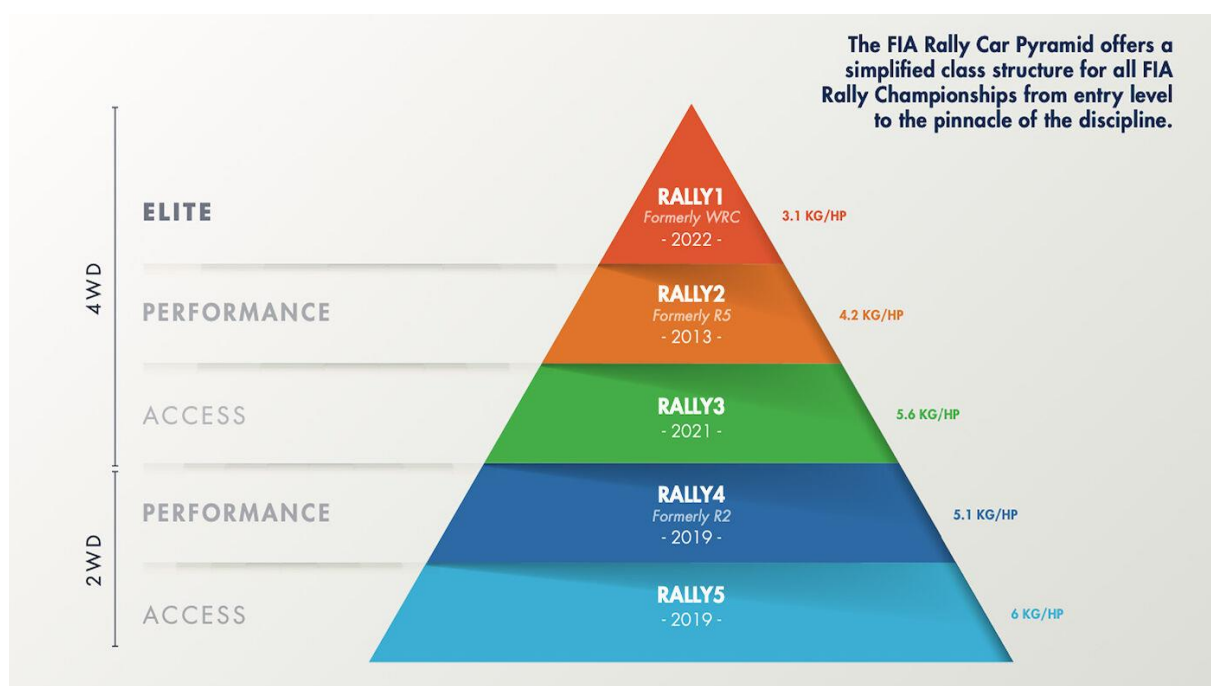
Sama etapa počinje srijedom kada vozač i suvozač običnim cestovnim automobilom prođu dionice i upoznaju se sa stazom. U četvrtak ujutro posada izvodi tzv. *shakedown*, tj. svoj trkaći automobil testiraju pri punoj brzini i po zadnji put prilagođavaju parametre automobila. Prava utrka započinje u četvrtak poslijepodne te se vozači natječu u sportskoj areni ili kroz centar grada u kojem se utrka održava. U iduća tri dana vozači se natječu, a sam završetak je u nedjelju popodne kada se vozi završna etapa. U završnoj etapi najbržem vozaču dodjeljuju se dvostruki bodovi te se proglašava pobjednik relija.

Tijekom etape vozači imaju pravo nekoliko puta posjetiti servisni park u kojem njihova ekipa ima pravo doraditi automobil i izvršiti potrebne popravke. Vrijeme u kojem ekipa smije raditi na automobilu točno je određeno i mora se strogo pratiti. Prije početne etape ujutro ekipa ima 15 minuta za pripremiti automobil. Tijekom dana između dionica imaju na raspolaganju 40 minuta za rad na automobilu. Na kraju posljednje dionice imaju 45 minuta za pripremu automobila za idući dan. Ako se prekorači vrijeme dostupno za rad na automobilu, izdaje se vremenska kazna koja se dodaje na vozačevo ukupno vrijeme.

4.2. Kategorije automobila na događaju „World Rally Championship“

U 2018. godini Međunarodna automobilistička federacija objavila je grafikon koji prikazuje sve kategorije automobila koji se natječu na WRC-u. Grafikon prikazuje automobile koji se natječu, a automobili s manjom brojkom predstavljaju veći rang natjecanja.

Grafikon 1. Piramida natjecateljskih automobila



Izvor: Službena stranica WRC-a, www.wrc.com, 14.12.2022.

Gore prikazana piramida prikazuje sve kategorije automobila koji se natječu na WRC-u. Na dnu piramide nalaze se automobili koji se voze u početku bavljenja WRC utrka, dok su pri vrhu najekskluzivniji automobili koje voze najbolji vozači.

Na vrhu su piramide automobili Rally1. To su najbrži automobili u natjecanju te ujedno i prvi koji voze svaku dionicu etape. Motor je u tim automobilima 1,6-litreni te je opremljen turbinom koja na sebi ima reduktor od 36 mm koji ograničava sveukupnu snagu automobila. Pogon koji koriste ti automobili je na sva četiri kotača. Od 2022. godine ti

automobili opremljeni su hibridnim uređajima koji će vozaču na raspolaganje staviti električnu energiju kako se bi povećala snaga automobila.

Ispod automobila Rally1 nalazi se klasa Rally2. Oni koriste 1,6-litreni motor s reduktorom koji ima promjer od 32 mm. Automobili imaju pogon na sva četiri kotača. Motori koji se koriste u ovim automobilima razvijaju oko 290 konjskih snaga te moraju biti izvedeni iz motora koji se koriste u cestovnim automobilima. Cijena tih automobila smije iznositi najviše 198.840 eura bez poreza te je postavljena maksimalna granica koju ekipa smije potrošiti na rezervne dijelove.

Srednja su klasa natjecanja automobili Rally3. U ovoj klasi timovi mogu koristiti različite motore. Atmosferski motori (motori bez turbopunjača) moraju biti između 1,3 i 2,0 litre. Ako se koristi motor s turbopunjačem, on mora biti između 0,9 i 1,6 litara s reduktorom od 30 mm. Najviša cijena ovih automobila iznosi 100.000 eura bez poreza te su timovi ograničeni s time koliko novca smiju potrošiti na rezervne dijelove.

Automobili Rally4 prvi su u ovoj piramidi koji koriste pogon isključivo na prednjim kotačima. Izgledom podsjećaju na cestovne automobile, dok ih pogoni motor koji razvija 210 konjskih snaga i uparen je sa sekvencijalnim mjenjačem. Od 2021. godine ovi automobili imaju međusobno iste značajke: reduktor od 30 mm na turbini, kočione diskove od 330 mm i kotače od 17 inča za utrke na asfaltu. Najviša je cijena tih automobila 70.000 eura bez poreza, s ograničenjem cijene dijelova za automobil.

Na dnu piramide nalaze se automobili Rally5. Njih pokreću atmosferski motori do 1,6 litara ili turbo motori do 1,3 litre. Ovi automobili dizajnirani su kako bi sport postao pristupačniji široj publici. Jedine stavke koje su propisane od strane FIA-e su šasija automobila, sigurnosni pojasevi te način na koji se sjedišta postavljaju u automobil. Ovim pristupom nastoji se omogućiti korištenje dijelova koji su dostupni natjecatelju. Proizvođači poput Renaulta i Forda u ponudi imaju automobile koji su već pripremljeni za

ovu kategoriju natjecanja. Najviša dopuštena cijena tiha automobila iznosi 40.000 eura bez poreza.

4.3. Kalendar događaja „World Rally Championship“

Prvenstvo WRC tradicionalno započinje početkom siječnja utrkom u Monte Carlu te se nastavlja u Švedskoj. Nakon dva relija koji se većinom voze na snijegu, slijedi reli utrka u Hrvatskoj. U sezoni 2023. između utrke u Švedskoj i utrke u Hrvatskoj vozit će se utrka u Meksiku. Meksiko se vraća u raspored WRC utrka nakon dvije godine.

Nakon utrke u Hrvatskoj još se dvije utrke voze u Europi. To su utrke u Portugalu i Italiji. Obje su utrke poznate po tome što su već duže vrijeme dio WRC kalendara i privlače izuzetno velik broj posjetitelja. Reli u Portugalu vozi se isključivo na šljunčanoj podlozi, dok se reli u Italiji vozi na mješavini šljunka i asfalta.

Nakon Europe i Meksika, reli sezona nastavlja se u Africi. Reli u Keniji jedan je od najzahtjevnijih te je u povijesti i sam završetak relija smatran uspjehom. Sezona se nakon toga nastavlja na sjeveru Europe, gdje se održavaju utrke u Estoniji i Finskoj. Reli u Estoniji, uz Hrvatsku, jedan je od najnovijih relija u sezoni, dok se reli u Finskoj smatra jednim od najprestižnijih za osvojiti.

Sa sjevera Europe sezona se nastavlja u Grčkoj. Reli u Grčkoj predstavlja izazov zbog podloge na kojoj se vozi te zahtjevnih temperaturnih uvjeta. Nakon Grčke utrka se u Čileu vozi kroz uske šumske putove koji su izuzetno zahtjevni za vozače.

Srednjoeuropski reli vozi se nakon relija u Čileu i to je prvi reli koji se vozi kroz više država. Države kroz koje se vozi su Njemačka, Austrija i Češka. Završetak sezone vozi se u Japanu na reliju koji se u potpunosti odvija na asfaltu.

Sam kalendar podložan je stalnim promjenama. Iz godine u godinu neke se utrke dodaju u kalendar (Hrvatska, Estonija), dok se neke utrke miču iz kalendara (Belgija, Španjolska, Novi Zeland).

4.4. Financiranje događaja „World Rally Championship“

Zbog svoje složenosti i opsega WRC zahtijeva izuzetno visoke izvore financiranja. Ista su potrebna kako bi se mogle podmiriti obveze prema organizatorima i svima onima koji su uključeni u sport. U sportu postoji nekoliko izvora financiranja, a to su:

- 1. uplate organizatora:** organizatori utrke plaćaju naknadu Međunarodnoj automobilističkoj federaciji kako bi dobili pravo održavanja utrke
- 2. prodaja televizijskih prava:** WRC prodaje pravo na prijenos svojih utrka raznim televizijskim kućama, a prijenosi su od ključne važnosti zbog porasta vidljivosti na međunarodnoj razini
- 3. financiranje timova:** timovi u WRC-u imaju svoje sponzore čiji prihodi pomažu u financiranju sporta
- 4. sponzorstva:** sam WRC ima nekoliko velikih sponzora koji financiraju utrke te time dobivaju ekskluzivna prava oglašavanja
- 5. financiranje FIA-e:** Međunarodna automobilistička federacija vrši nadzor nad WRC-om te se financira iz sredstava koje plaćaju organizatori utrka.

4.5. Promocija događaja „World Rally Championship“

Promocija je izuzetno bitan čimbenik djelovanja WRC-a jer na taj način može doći do većeg broja gledatelja i posjetitelja. Takvim povećanjem mogu se povećati i ostvareni prihodi. Ti prihodi izravno će pomoći dugoročnom razvoju i održavanju sporta. Promocija se ostvaruje na različite načine, a to su:

- 1. oglašavanje:** WRC koristi razna oglašavanja putem tiskanih medija, reklama i slično kako bi privukao posjetitelje
- 2. sponzorstva:** brojni sponzori koji imaju veze s WRC-om, služe kako bi se sam WRC predstavio široj javnosti
- 3. događaji uživo:** organizacijom događaja na kojem posjetitelji mogu izbliza vidjeti automobile i upoznati vozače, pomažu samoj promociji sporta

4. **televizijska pokrivenost:** neke etape utrke emitiraju se na različitim TV programima, što uvelike može pomoći prezentaciji sporta široj javnosti
5. **internetska prisutnost:** društvene mreže trenutno su neizostavan čimbenik za promociju pa tako i za promociju WRC-a.

4.6. SWOT analiza događaja „World Rally Championship“

SWOT analiza je postupak kojim poduzeće pokušava utvrditi koji to čimbenici utječu na njegovo poslovanje i djelovanje. Analiza obrađuje koje su to snage, slabosti, prilike i prijetnje. U ovom slučaju SWOT analiza odnosit će se na WRC kao sport i na to koji čimbenici utječu na njegovo poslovanje.

Tablica 1. SWOT analiza WRC-a

Snage	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> • velik broj gledatelja i navijača • dugogodišnja reputacija najzahtjevnijeg motosporta • naponi organizatora da se sport unaprijedi • velik potencijal za rast i razvoj. 	<ul style="list-style-type: none"> • visoki troškovi organizacije • odvija se na teško dostupnim lokacijama • nedostatak novih vozača i timova • manja medijska pokrivenost od drugih motosportova.
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> • širenje na nova tržišta u zemljama s <i>off-road</i> tradicijom • pozicionirati se kao sport koji potiče održivi razvoj i ekološku osviještenost • iskoristiti inovacije kako bi poboljšao iskustvo navijača • razvijanje medijske prisutnosti. 	<ul style="list-style-type: none"> • jaka konkurencija drugih motosportova • pritisak na ukidanje automobila s unutarnjim izgaranjem • inovacije samo u vrhu sporta.

Izvor: izrada autora

Kao što tablica iznad prikazuje, brojni su čimbenici koji djeluju kao snage WRC-a. Jedna od bitnih snaga činjenica je da utrke prati velik broj gledatelja i navijača, dok je s druge strane slabost podatak da se utrke odvijaju na slabo dostupnim područjima. Bitna prilika WRC-a je to što se sport može pozicionirati na takav način da promiče inovacije, dok je s druge strane slabost to što se te inovacije odnose samo na sam vrh sporta.

4.7. Povijest događaja „World Rally Championship“

4.7.1. Početci događaja „World Rally Championship“ (1973. – 1981.)

Sama povijest natjecanja „World Rally Championship“ započinje 1973. godine relijem Monte Carlo. Reli Monte Carlo nastao je kao odgovor na pitanje „Koji proizvođač proizvodi najbrže automobile?“ Proizvođači su se natjecali u 13 etapa u sezoni te je na koncu pobijedio Renault sa svojim modelom A110 kojim su upravljali Jean-Luc Thérier, Jean-Pierre Nicoles i Jean-Claude Andruet. Ovo razdoblje WRC-a poznato je i po mnogim legendarnim automobilima koji su obilježili to razdoblje. Automobili kao što su Lancia Stratos i Ford Escort RS posebno su značajni zbog svog utjecaja. Od vozača iz tog razdoblja ističu se Ari Vatanen, Roger Clark i Hannu Mikkola.

Tablica 2. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 1973. – 1981.

Godina	Vozač	Automobil	Ekipa
1973.	-	-	Alpine-Renault
1974.	-	-	Lancia
1975.	-	-	Lancia
1976.	-	-	Lancia
1977.	-	-	Fiat
1978.	Markku Alén (FIN)	Fiat 131 Abarth	Fiat
1979.	Björn Waldegård (ŠVE)	Ford Escort RS1800	Ford
1980.	Walter Röhrl (NJEM)	Fiat 131 Abarth	Fiat
1981.	Ari Vatanen (FIN)	Ford Escort Rs1800	Talbot

Izvor: Službena stranica WRC-a, www.wrc.com, 14.12.2022.

4.7.2. Skupina B (1982. – 1986.)

Nakon svojih početaka 70-ih godina prošlog stoljeća reli je ušao u svoje najzujbudljivije razdoblje. Uvođenjem pogona na sva četiri kotača automobilima je omogućeno značajno povećanje snage na 500 konjskih snaga, kao i povećanje brzine te je omogućeno gledanje utrka kao nikada prije. Samu Skupinu B obilježilo je krajnje pomicanje granica onog što je moguće na cesti po kojoj su vozili automobili. Iako je Skupina B bila nevjerojatno atraktivna, zbog načina na koji su posjetitelji pratili utrku, bila je i izuzetno opasna. Početak kraja Skupine B dogodio se 1987. godine kada je vozač Joaquim Santos izgubio kontrolu nad vozilom, pri čemu je usmrtio troje i ozlijedio još 30 ljudi. Nesreća koja je rezultirala krajem Skupine B dogodila se na idućoj etapi. Na reliju Korzika Henri Toivonen izgubio je kontrolu nad svojom Lanciom Delta S4, sletio s litice, nakon čega se automobil zapalio. Pri tome su poginuli Toivonen i njegov suvozač Sergio Cresta. Te dvije nesreće rezultirale su time da je FIA na kraju sezone zabranila Skupinu B.

Tablica 3. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 1982. – 1986.

Godina	Vozač	Automobil	Ekipa
1982.	Walter Röhrl (NJEM)	Opel Ascona 400	Audi
1983.	Hannu Mikkola (FIN)	Audi Quattro	Lancia
1984.	Stig Blomqvist (ŠVE)	Audi Quattro	Audi
1985.	Timo Salonen (FIN)	Peugeot 205 T16	Peugeot
1986.	Juha Kankunen (FIN)	Peugeot 205 T16	Peugeot

Izvor: Službena stranica WRC-a, www.wrc.com, 14.12.2022.

4.7.3. Skupina A

Nakon turbulentne Skupine B uslijedila je Skupina A i njezini novi i drugačiji automobili. Pojavila su se brojna pravila, a ono koja je imalo najveći utjecaj je to da automobili koji se natječu moraju biti temeljeni na cestovnim modelima. Raznim pravilima nastojalo se smanjiti troškove za sudjelovanje u reliju kako bi se privukle i momčadi koje su u privatnom

vlasništvu. Sve te promjene utjecale su na to da su se pojavili novi timovi kao što su Toyota, Subaru i Mitsubishi. Ovo razdoblje relija iznjedrilo je i neke legendarne automobile poput Toyota Celica GT-Four, Mitsubishi Lancer Evolution, Lancia Delta Integrale i Ford Escort Cosworth. Neki od poznatijih vozača tog razdoblja su Colin McRae, Richard Burns, kao i Carlos Sainz.

Tablica 4. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 1987. – 1996.

Godina	Vozač	Automobil	Ekipa
1987.	Juha Kankunen (FIN)	Lancia Delta Integrale	Lancia
1988.	Miki Biasion (ITA)	Lancia Delta Integrale	Lancia
1989.	Miki Biasion (ITA)	Lancia Delta Integrale	Lancia
1990.	Carlos Sainz (ŠPA)	Toyota Celica GT- Four	Lancia
1991.	Juha Kankunen (FIN)	Lancia Delta Integrale	Lancia
1992.	Carlos Sainz (ŠPA)	Toyota Celica GT- Four	Lancia
1993.	Juha Kankunen (FIN)	Toyota Celica GT- Four	Toyota
1994.	Didier Auriol (FRA)	Toyota Celica GT- Four	Toyota
1995.	Colin McRae (VBR)	Subaru Impreza 555	Subaru
1996.	Tommi Mäkinen (FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution	Subaru

Izvor: Službena stranica WRC-a, www.wrc.com, 15.12.2022.

4.7.4. „World Rally Championship“

Na završetak Skupine A nije utjecala nikakva nesreća ili nesretni slučaj, automobili su jednostavno zastarjeli i došlo je do promjene pravila. Bitna odrednica bila je to što proizvođači više nisu morali proizvoditi cestovne inačice svojih trkaćih automobila. Te promjene utjecale su na to da su se sportu priključili proizvođači poput Seata, Citroena i Hyundaia. Najveća promjena bila je to što se promijenila struktura natjecanja. Natjecanje je strukturirano tako što su utrke bile kraće i vožene vikendima u odnosu na prethodni sustav u kojem su utrke puno duže trajale. Sama sezona organizirana je tako da traje 14 utrka kroz cijelu godinu. Iako su mnogi proizvođači razvili nove automobile, Mitsubishi je nastavio natjecanje sa svojim automobilom iz Skupine A. Iako je taj automobil bio „stara“ specifikacija, dominirao je natjecanjem dok je za upravljačem bio Tommi Mäkinen. Tijekom WRC ere mnogi proizvođači izmjenjivali su se u osvajanju titule. S dominacijom su nastavili proizvođači koji su otprije sudjelovali u sportu kao što su: Mitsubishi, Citroën i Peugeot. Uz njih se našao i novopridošli Volkswagen, koji je dominirao od trenutka u kojem je došao do trenutka kada se povukao. Poznati vozači tog razdoblja su Tommi Mäkinen, Sébastien Loeb, Sébastien Ogier, Richard Burns i Peter Solberg.

Tablica 5. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 1997. – 2016.

Godina	Vozač	Automobil	Ekipa
1997.	Tommi Mäkinen (FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution	Subaru
1998.	Tommi Mäkinen (FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution	Mitsubishi
1999.	Tommi Mäkinen (FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution	Toyota
2000.	Marcus Grönholm (FIN)	Peugeot 206	Peugeot
2001.	Richard Burns (VBR)	Subaru Impreza	Peugeot
2002.	Marcus Grönholm (FIN)	Peugeot 206	Peugeot

2003.	Petter Solberg (NOR)	Subaru Impreza	Citroën
2004.	Sébastien Loeb (FRA)	Citröen Xsara	Citroën
2005.	Sébastien Loeb (FRA)	Citröen Xsara	Citroën
2006.	Sébastien Loeb (FRA)	Citröen Xsara	Ford
2007.	Sébastien Loeb (FRA)	Citröen C4	Ford
2008.	Sébastien Loeb (FRA)	Citröen C4	Citroën
2009.	Sébastien Loeb (FRA)	Citröen C4	Citroën
2010.	Sébastien Loeb (FRA)	Citröen C4	Citroën
2011.	Sébastien Loeb (FRA)	Citröen DS3	Citroën
2012.	Sébastien Loeb (FRA)	Citröen DS3	Citroën
2013.	Sébastien Loeb (FRA)	Volkswagen Polo R	Volkswagen
2014.	Sébastien Loeb (FRA)	Volkswagen Polo R	Volkswagen
2015.	Sébastien Loeb (FRA)	Volkswagen Polo R	Volkswagen
2016.	Sébastien Loeb (FRA)	Volkswagen Polo R	Volkswagen

Izvor: Službena stranica WRC-a, www.wrc.com, 15.12.2022.

4.7.5. „World Rally Championship“ prije hibridne ere

U 2017. godini nastupile su određene promjene na automobilima, kao što su povećanje snage, jača aerodinamika i elektronički kontrolirani diferencijali. Ovo razdoblje posebno je po

tome što se u WRC-u natjecali neki od najboljih vozača u povijesti, kao što su Dani Sordo, Esapekka Lappi, Craig Breen, Elfyn Evans, Sebastian Ogier te mnogi drugi. Vozači su se međusobno borili za titule u vrlo napetim okolnostima u kojim niti jedan vozač nije bio glavni favorit za pobjedu. Razdoblje je značajno i po pojavi nekih novih ekipa, poput Hyundaiia, te povratka nekih ekipa koje su nastupale prije, poput Toyote.

Tablica 6. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 2017. – 2019.

Godina	Vozač	Automobil	Ekipa
2017.	Sébastien Ogier (FRA)	Ford Fiesta	M-Sport Ford
2018.	Sébastien Ogier (FRA)	Ford Fiesta	Toyota
2019.	Ott Tänak (EST)	Toyota Yaris	Hyundai
2020.	Sébastien Ogier (FRA)	Toyota Yaris WRC	
2021.	Sébastien Ogier (FRA)	Toyota Yaris WRC	

Izvor: Službena stranica WRC-a, www.wrc.com, 20.12.2022.

4.7.6. „World Rally Championship“ u hibridnoj eri

Kako cestovni automobili kao pogon sve više koriste struju, tako je i WRC počeo koristiti struju u svojim automobilima. Iako su mnogi cestovni automobili počeli koristiti struju kao glavnu metodu pokretanja vozila, WRC je koristi na drugačiji način. Glavni način pokretanja automobila u WRC-u još je uvijek motor s unutarnjim izgaranjem, a struja se koristi kao način za podizanje snage automobila u određenim segmentima utrke.

Tablica 7. Osvajač titule svjetskog prvaka, njegov automobil i ekipa 2022.

Godina	Vozač	Automobil	Ekipa
2022.	Kalle Rovander (FIN)	Toyota GR Yaris Rally1	

Izvor: Izrada autora

5. POPULARNOST DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“

Pozitivni učinci WRC-a prikazani su na primjeru drugih država koje zbog WRC-a ostvaruju značajne prihode. Prihodi se ostvaruju na razne načine, kao što su ostvarivanjem noćenja, ugostiteljskom ponudom, te brojnim drugim načinima.

Tijekom održavanja WRC-a zauzeti su mnogi smještajni kapaciteti bilo da su to hoteli, moteli ili objekti za smještaj u domaćinstvu. Sama organizacija WRC-a koja dolazi u Hrvatsku broji preko 2000 članova. Tih 2000 članova odnosi se samo na osobe koje imaju izravnu povezanost s organizacijom WRC-a. Ta brojka ne uključuje brojne novinare, reportere i razne druge osobe. Brojne države pokušavaju organizirati WRC utrku zbog njezine popularnosti.

Sami počeci WRC-a uključuju 1973. godinu i traju do 1981. godine. U tim počecima sport je bio popularan među manjim brojem strastvenih obožavatelja motosporta. Eksplozivan rast popularnosti WRC-a trajao je od 1982 do 1986. godine. To razdoblje naziva se „The Group B Era“. Bitna odrednica tog razdoblja je da automobili nisu imali nikakva ograničenja, bili su značajno modificirani i osjetno jači nego prije. Posjetitelji su u tom razdoblju imali pristup utrkama kakav nisu imali nikada do tada. Osobe koje su posjetili utrke mogli su ih pratiti iz neposredne blizine stazama. Način na koji su posjetitelji mogli pratiti utrke bio je bez presedana, stajali su uz stazu, a automobili koji su se vozili izuzetno velikim brzinama, bili su recept za katastrofu.

Prva katastrofa dogodila se 5. ožujka 1986. godine. Toga dana vozač Joaquim Santos izgubio je kontrolu nad svojim vozilom te je prilikom izlijetanja sa staze usmrtio jednu ženu, dvoje djece te ozlijedio još 30 ljudi. Ostatak utrke nakon toga je otkazan. Presudan trenutak koji je presudio Skupini B bio je kada su vozač Henri Toivonen i suvozač Sergio Cresto tragično preminuli na Korziki, nakon što je njihovo vozilo izletjelo s staze. Nekoliko sati nakon te nesreće Skupina B u potpunosti je zabranjena te je reli kao sport izgubio na popularnosti. Iako je WRC nastavio privlačiti publiku, u budućnosti nisu imali popularnost kao prije.

Poslije Skupine B pojavila se Skupina A. Dogodile su se mnoge promjene kako bi WRC mogao opstati. Slabiji automobili, povećana sigurnost automobila, povećana sigurnost posjetitelja samo su neke od promjena koje su utjecale na to da se WRC održava u trenutnom obliku. Zbog takvih promjena nesreće u WRC-u koje uključuju posjetitelje, postale su iznimno rijetke. Iako vozači znaju doživjeti nesreće sa svojim automobilima, te nesreće uključuju materijalnu štetu na automobilu u kojem su vozači sigurni, a publika nije ugrožena. Promjene iz Skupine A u odnosu na Skupinu B rezultirale su već spomenutom većom sigurnošću za sve prisutne, ali frustracijom vozača koji više na raspolaganju nisu imali vrhunske automobile, već njihove ublažene verzije.

6. DOLAZAK DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“ U HRVATSKU

Sam dolazak WRC-a u Hrvatsku bio je izuzetno dugačak i zahtjevan pothvat koji je trajao nekoliko godina. Iako je proces dolaska trajao godinama, sama odluka o dolasku WRC-a u Hrvatsku donesena je izuzetno brzo. Predsjednik FIA-e Jean Todt donio je konačnu odluku kojom se potvrdilo održavanje utrke u Hrvatskoj. Glavna činjenica koja je pomogla tome da WRC dođe u Hrvatsku je to što određene države zbog bolesti COVID-19 nisu bile u mogućnosti održati svoje utrke. Projekt održavanja WRC-a u Hrvatskoj bio je u planu i prije 2021. kada je Jean Todt posjetio „Croatia Rally“ koji se tada održavao u Poreču. Tada nije donesena odluka o domaćinstvu, no stvorili su se preduvjeti za isto. Zalaganjem Danijela Šaškina i Davorina Štetnera stvoreni su preduvjeti koji su na koncu i doveli do toga da Hrvatska organizira WRC utrku. Prije nego što je WRC došao u Hrvatsku, morao se izraditi plan sigurnosti, odabrati brzinske ispise koji će se voziti, pripremiti karte kao i druge aktivnosti koje prethode WRC utrci. „Croatia Rally“ tako je smješten kao treći reli u WRC kalendaru i prvi od tri u sezoni koji se vozi isključivo na asfaltu. Smješten je tako da se održava poslije otvaranja sezone u Monte Carlu i snježnog relija u Švedskoj. Prvi održani „Croatia Rally“ bio je koncentriran na grad Zagreb i prostor oko njega. Drugi „Croatia Rally“ trebao se proširiti prema Kvarneru, ali taj dio nije održan zbog vremenskih nepogoda.

Tablica 8. Raspored Croatia Rally 2021.

Četvrtak, 22. travnja 2021.
Medvedgrad (engl. <i>Shakedown</i>)
Petak, 23. travnja 2021.
SS1: Rude – Plešivica 1
SS2: Kostanjevac – Petruš Vrh 1
SS3: Jaškovo – Mali Modruš Potok 1
SS4: Pećurkovo Brdo – Mrežnički Novaki 1
SS5: Rude – Plešivica 2
SS6: Kostanjevac – Petruš Vrh 2
SS7: Jaškovo – Mali Modruš Potok 2
SS8: Pećurkovo Brdo – Mrežnički Novaki 2
Subota, 24. travnja 2021.
SS9: Mali Lipovec – Grdanjci 1
SS10: Stojdraga – Gornja Vas 1
SS11: Krašić – Vrškovac 1
SS12: Vinski Vrh – Duga Resa 1
SS13: Mali Lipovec – Grdanjci 2
SS14: Stojdraga – Gornja Vas 2
SS15: Krašić – Vrškovac 2
SS16: Vinski Vrh – Duga Resa 2
Nedjelja, 25. travnja 2022.
SS17: Bliznec – Pila 1
SS18: Zagorska Sela – Kumrovec 1
SS19: Bliznec – Pila 2
SS20: Zagorska Sela – Kumrovec 2 (engl. <i>Power Stage</i>)

Izvor: izrada autora

Gore prikazana tablica prikazuje raspored dionica prvog održanog događaja „Croatia Rally“. Etapa počinje četvrtkom kada se održava „Shakedown“. Tu vozači imaju priliku testirati automobili i izvršiti posljednje promjene na automobilu. Petak, subota i nedjelja dani su kojima se vozi utrka. Svaka dionica utrke vozi se dva puta u danu. Utrka tradicionalno završava „Power Stageom“. Na zadnjoj dionici najbržem vozaču dodjeljuju se dodatni bodovi.

Tablica 9. Raspored Croatia Rally 2022.

Četvrtak, 21. travnja 2022.
<i>Shakedown</i> Okić
Petak, 22. travnja 2022.
SS1: Mali Lipovec – Grdanjci 1
SS2: Stojdraga – Gornja Vas 1
SS3: Krašić – Vrškovac
SS4: Pećurkovo Brdo – Mrežnički Novaki 1
SS5: Mali Lipovec – Grdanjci 2
SS6: Stojdraga – Gornja Vas
SS7: Krašić – Vrškovac 2
SS8: Pećurkovo Brdo – Mrežnički Novaki 2
Subota, 23 travnja 2022.
SS9: Kostanjevac – Petruš Vrh 1
SS10: Jaškovo – Mali Modruš Potok
SS11: Platak 1
SS12: Vinski Vrh – Duga Resa 1
SS13: Kostanjevac – Petruš Vrh 2
SS14: Jaškovo – Mali Modruš Potok 2
SS15: Platak 2
SS16: Vinski Vrh – Duga Resa 2
Nedjelja, 24. travnja 2022.
SS17: Trakošćan – Vrbno 1
SS18: Zagorska Sela – Kumrovec 1
SS19: Trakošćan – Vrbno 2
SS20: Zagorska Sela – Kumrovec 2 (engl. <i>Power stage</i>)

Izvor: izrada autora

Druga godina održavanja imala je velikim dijelom nepromijenjene dionice utrke. Dodatak u drugoj godini održavanja dionica je na Platku. Platak je trebao uključivati fan zonu koju bi posjetitelji posjetili i gdje se nalazio skok koji bi ponudio dodatnu atraktivnost utrci. Zbog vremenskih nepogoda taj je dio utrke otkazan. Reli je tradicionalno završio u Kumrovcu s „Power Stageom“.

7. SAŽETAK ODRŽANIH DOGAĐAJA „CROATIA RALLY“

7.1. Croatia Rally 2021.

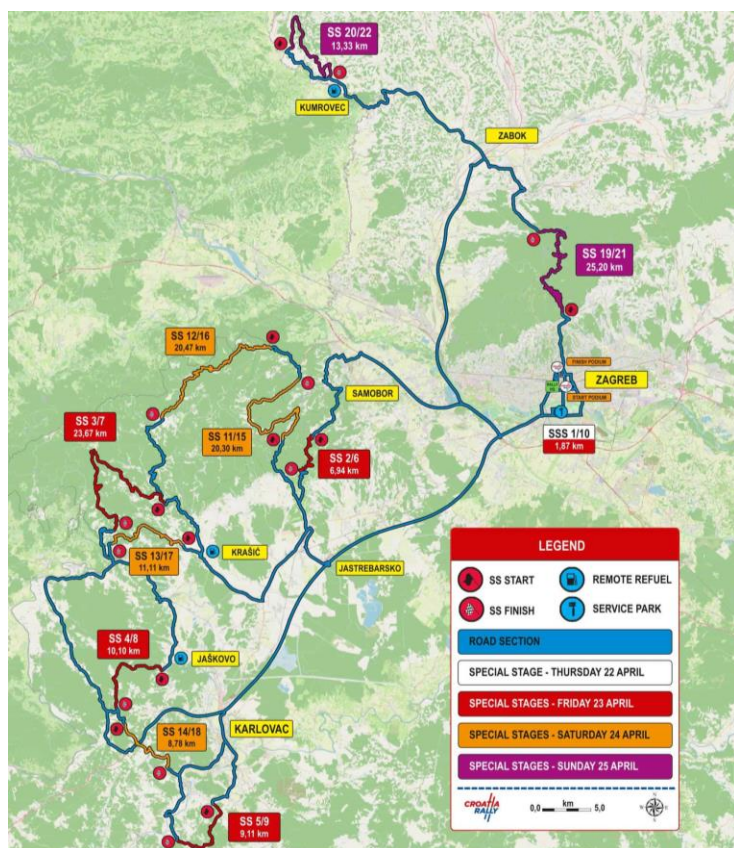
Prvi održani „Croatia Rally“ vožen je u razdoblju od 22. do 25. travnja 2021. i u njemu je sudjelovalo 65 prijavljenih posada koje su vozile kroz četiri županije. Održavanje tog relija ujedno je bio i pokus hoće li Hrvatska biti spremna organizirati „Croatia Rally“ i drugu godinu zaredom. Iako je odluka o domaćinstvu donesena vrlo brzo, Hrvatska je organizaciju prvog relija odradila savršeno. Predsjednik FIA-e Jean Todt uputio je pismo Hrvatskom auto i karting savezu u kojem je čestitao na kvalitetnoj organizaciji relija. U trenutku održavanja relija još uvijek su bile aktualne mjere zbog bolesti COVID-19. S obzirom na tu činjenicu, službeno organizirana mjesta za gledanje utrka nisu postojala. Unatoč tome brojni posjetitelji pratili su utрку uživo uz stazu. Uzimajući u obzir činjenicu da službenih posjetitelja nije bilo, ne postoje niti službene brojke o tome koliko je posjetitelja bilo na prvom događaju „Croatia Rally“. Okolnosti su spriječile dolazak posjetitelja iz dalekih država, ali posjetitelji iz država koje su susjedne Hrvatskoj ipak su posjetili utрку. Iako su okolnosti održavanja utrke bile nepovoljne, ona je ponudila kvalitetnu predstavu.

Slika 1: Logo Croatia Rally 2021.



All Sport DB, www.allsportdb.com (14.1.2023.)

Karta 1. Etape događaja Croatia Rally 2021.



Izvor: MaxF1 www.maxf1.net (7.3.2023.)

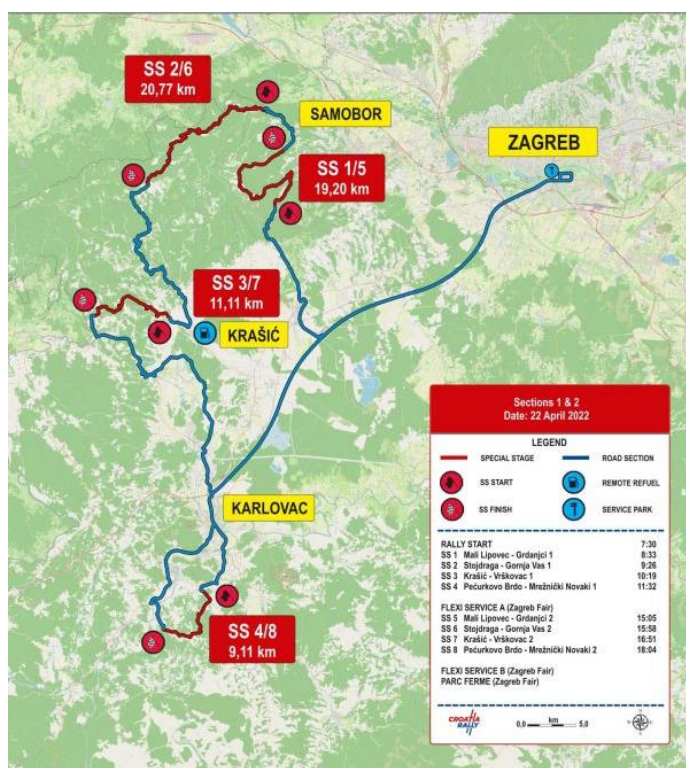
Gore prikazana karta prikazuje sve dionice koje je obuhvatio prvi održani „Croatia Rally“. Plavom bojom označene su dionice na kojima su trkaći automobili vozili javnim prometnicama. U tim dijelovima trkaći automobili sudjelovali su u prometu isto kao i svakodnevni promet. Tijekom tih dijelova trkaći automobili moraju poštivati sva prometna pravila kao i svi ostali sudionici prometa. Bijelom, crvenom, narančastom i ljubičastom bojom označene su dionice na kojima se automobili natječu. Ti dijelovi zatvoreni su za javni promet nekoliko sati prije utrke i na njima automobili voze do kraja svojih mogućnosti. Na karti su označene i dužine utrke te dijelovi utrke kao što su servisni park i mjesto za točenje goriva.

7.2. Croatia Rally 2022.

Nakon uspješno organiziranog događaja Croatia Rally 2021. organizirana je i druga WRC utrka u Hrvatskoj. Uspješnost organizacije prvog relija potvrđuje i činjenica da je

Hrvatska dobila domaćinstvo za iduće tri godine. Bitna promjena u odnosu na prvu godinu je to što su službeni posjetitelji smjeli biti uz stazu. Različiti izvori navode različite brojke, ali procjenjuje se da je bilo negdje između 250.000 i 400.000 posjetitelja, iako se ne može sa sigurnošću potvrditi da je svima njima glavni motiv dolaska bio „Croatia Rally“. Plan nakon prvog događaja „Croatia Rally“ bio je proširiti ga i na druge dijelove Hrvatske. Tako je jedna dionica utrke trebala biti održana na Platku, gdje je bila organizirana fan zona i pripremljen skok za automobile, ali zbog vremenskih nepogoda taj dio utrke nije bilo moguće održati.

Karta 2. Dionice događaja Croatia Rally, 22.4.2022.



Izvor: GP1 www.gp1.hr (7.3.2023.)

Ova karta prikazuje dionice na prvom danu događaja Croatia Rally 2022. Prikazani su gradovi u kojima se utrka vozila te dionice koje su se nalazile u utrci. Uz dionice napisan je i njihov identifikacijski broj te dužina te dionice utrke.

Karta 3. Dionice događaja Croatia Rally, 23.4.2022.



Izvor: GP1 www.gp1.hr (7.3.2023.)

Priložena karta prikazuje sve dionice utrke vožene 23.3.2022. Na karti je prikazana i dionica koja se trebala voziti na Platku, no zbog loših uvjeta popodnevnih je dio te utrke otkazan.

Karta 4. Dionice događaja Croatia Rally, 24.4.2022.



Izvor: GP1 www.gp1.hr (7.3.2023.)

Ova karta prikazuje posljednji dan događaja Croatia Rally 2022. Na njoj su prikazane dvije dionice koje su se vozile toga dana. Posljednja dionica pobjedniku donosi dvostruke bodove te se često upravo ona znala pokazati presudnom pri odluci o pobjedniku.

7.3. SWOT analiza događaja „Croatia Rally“

Kao što je već rečeno, SWOT analizom prikazuju se koje su to snage, slabosti, prijetnje i prilike. Ova SWOT analiza prikazat će koji vanjski i unutarnji čimbenici utječu na „Croatia Rally“.

Tablica 10. SWOT analiza za „Croatia Rally“

Snage	Slabosti
<ul style="list-style-type: none">• novi dodatak u kalendaru WRC-a• potencijal za rast i razvoj• mogućnost brze prilagodbe• raznolik teren za utrku.	<ul style="list-style-type: none">• nedostatak iskustva u organizaciji• potreba za dodatnim investicijama• visoki troškovi organizacije.
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none">• rast broja turista u regiji• privlačenje novih investicija• razvoj sportskog turizma• mogućnost privlačenja novih sponzora.	<ul style="list-style-type: none">• druge WRC utrke• pandemija virusa SARS-Cov-2• negativan utjecaj na okoliš.

Izvor: izrada autora

Ovom SWOT analizom prikazani su svi čimbenici koji djeluju na „Croatia Rally“. Snage događaja „Croatia Rally“ su brojne te one svojim djelovanjem mogu izravno poboljšati sam utjecaj utrke te time povećati broj dolazaka i noćenja koji pozitivno utječu na gospodarstvo županija u kojima se utrka održava pa i gospodarstvo na razini države. Slabosti su čimbenici koji predstavljaju unutarnje probleme koji mogu utjecati na „Croatia Rally“. Uzimajući u obzir da su do sada organizirana samo dva događaja „Croatia Rally“, bitan je čimbenik nedostatak iskustva u organizaciji. Zahvaljujući atraktivnim utrkama koje su se održale, Hrvatskoj je dodijeljeno još domaćinstava te se nedostaci uzrokovani neiskustvom zasigurno mogu ispraviti. Prilike i prijetnje čimbenici su koji izvana djeluju na „Croatia Rally“. I bez WRC-a Hrvatska se pokazala kao izuzetno privlačna destinacija. Dolazak utrke može samo pospješiti već velike brojke dolazaka turista. Prijetnje su djelovanja izvana koja mogu negativno utjecati na organizaciju. Pandemija bolesti COVID-19 pokazala se kao nepredvidivi čimbenik zbog kojeg neke države nisu uspjele organizirati utrku, dok je Hrvatska zbog toga dobila domaćinstvo.

8. POZITIVNI UČINCI DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“ NA HRVATSKU

Sam WRC na različite načine utječe na lokalno stanovništvo Karlovačke županije. Uzimajući u obzir da je „Croatia Rally“ u prvoj godini održavanja proglašen jednim od najuzbudljivijih relija u sezoni, lokalno stanovništvo takvom prezentacijom ostvaruje veliku korist. Prema procjenama događaj „Croatia Rally“ posjetilo je oko 300.000 posjetitelja i ostvaren je prihod od 105 milijuna eura. Zahvaljujući takvom broju posjetitelja i količini potrošnje, lokalno stanovništvo ostvaruje izuzetnu korist.

Tijekom održavanja utrke posjetitelji su ostvarivali noćenja u smještajnim objektima te su koristili usluge prehrane u ugostiteljskim objektima. Posjetitelji su mogli koristiti i druge usluge koje su na raspolaganju u Karlovačkoj županiji, čime bi pozitivno utjecali na gospodarstvo županije.

Pozitivni utjecaj na lokalno stanovništvo temelji se i na činjenici da tako velika manifestacija poput WRC-a otvara nova radna mjesta. Tijekom natjecanja potrebni su ljudi koji će biti izravno uključeni u kvalitetno odvijanje događaja „Croatia Rally“.

Svojim djelovanjem „Croatia Rally“ promovira i kulturne znamenitosti. Tijekom održavanja utrke isticana su prirodna i antropogena dobra Hrvatske. Jedno je od njih dvorac Novigrad na Dobri, koji je bio posebno istaknut kao primjer ljepote Hrvatske na službenim stranicama WRC-a.

Dolaskom utrke prihod ostvaruje i država. Posjetitelji koji dolaze, koristit će autoceste, točiti gorivo i obavljati druge aktivnosti kojim će država ostvariti izravan prihod.

9. UTJECAJ DOGAĐAJA „WORLD RALLY CHAMPIONSHIP“ NA TURISTIČKI PROMET U KARLOVAČKOJ ŽUPANIJI U RAZDOBLJU 2020. – 2022.

Kao početna godina za uspoređivanje turističkih rezultata koristit će se 2020. godina. S njom će se usporediti rezultati noćenja i dolazaka turista u Karlovačku županiju u dvjema godinama u kojima se održavao „Croatia Rally“. U 2020. godini na turizam je izuzetno utjecala epidemija bolesti COVID-19, čije su se posljedice osjetile i u prvom događaju „Croatia Rally“. Zbog posljedica epidemije na prvom održanom događaju „Croatia Rally“ posjetitelji nisu službeno smjeli pratiti utrku, dok u drugoj godini održavanja situacija nije bila takva.

Tablica 11. Dolasci turista u 2019. i 2020. godini

Dolasci turista (u 000)		
	2019.	2020.
Domaći	2.211	1.455
Strani	17.353	5.544
UKUPNO	19.654	6.999

Izvor: Ministarstvo turizma i sporta, mint.gov.hr, 18.3.2023.

Podaci u tablici prikazuju turističke dolaske domaćih i stranih turista u 2019. i 2020. godini. Razlog izuzetnog opadanja broja dolazaka turista pandemija je koronavirusa zbog kojeg je turizam pao na globalnoj razini.

Tablica 12. Dolasci turista u 2020. i 2021. godini

Dolasci turista (u 000)		
	2020.	2021.
Domaći	1.455	2.135
Strani	5.545	10.640
UKUPNO	7.000	12.775

Izvor: Ministarstvo turizma i sporta, mint.gov.hr, 18.3.2023.

U 2021. godini zbog popuštanja restrikcija uzrokovanih koronavirusom porastao je broj turističkih putovanja te je tako porastao i broj turističkih dolazaka u Republiku Hrvatsku. To se jednako odnosi na broj dolazaka i domaćih i stranih turista.

Održavanjem događaja „Croatia Rally“ određen broj ljudi posjetio je područje na kojem su se utrke održavale. U 2021. godini to su bile Karlovačka, Krapinsko-zagorska i Zagrebačka županija te Grad Zagreb. Sljedeće se godine navedenim županijama trebala priključiti i Primorsko-goranska županija, no zbog vremenskih nepogoda taj dio utrke nije održan. Održavanje utrke u obje je godine privuklo turiste na područje održavanja iste. Posjetitelji utrke ostvaruju usluge smještaja i prehrane pretežno u županijama u kojima se utrka održava, u kojima koriste i druge različite usluge.

Tablica 13. Dolasci turista u 2020. i 2021. godini u županije u kojima se održava „Croatia Rally“

Županija	Dolasci turista (u 000)	
	2020.	2021.
Zagrebačka županija	42	79
Karlovačka županija	102	220
Krapinsko-zagorska županija	89	151
Grad Zagreb	342	634
Ukupno	575	1.084

Izvor: Ministarstvo turizma i sporta, mint.gov.hr, 18.3.2023.

Županije prikazane u tablici one su u kojima se održavao prvi „Croatia Rally“. Sve županije, uključujući Grad Zagreb, ostvarile su veći broj turističkih dolazaka. Karlovačka županija ostvarila je čak dvostruko veći broj turističkih dolazaka u odnosu na godinu kada „Croatia Rally“ nije održan. Iako su dolasci u svim županijama porasli, taj se podatak ne mora nužno pripisati događaju „Croatia Rally“, nego činjenici da se smanjenjem restrikcija vezano za koronavirus povećao broj putovanja.

Tablica 14. Noćenja turista u 2020. i 2021. godini u županijama u kojima se održava „Croatia Rally“

Županija	Noćenja turista (u 000)	
	2020.	2021.
Zagrebačka županija	82	150
Karlovačka županija	180	400
Krapinsko-zagorska županija	201	315
Grad Zagreb	780	1.375
Ukupno	1.243	2.240

Izvor: Ministarstvo turizma i sporta, mint.gov.hr, 18.3.2023.

Prikazana tablica odnosi se na županije u kojima je održan „Croatia Rally“ i rezultate noćenja koje su one ostvarile u 2020. i 2021. godini. Kao što je ostvarila dvostruko veći broj dolazaka, Karlovačka županija ostvarila je i dvostruko veći broj noćenja.

Dolasci i noćenja koje su ove županije ostvarile, bitne su jer to načelno nisu županije koje turisti posjećuju kao destinaciju prilikom posjeta Republici Hrvatskoj. Nadalje, „Croatia Rally“ održava se u travnju, što izuzetno pomaže povećati broj dolazaka turista u Hrvatsku u predsezoni. Jedan je od važnih ciljeva hrvatskog turizma produžiti trajanje turističke predsezone i posezone. Manifestacija koja se prenosi u 150 zemalja svijeta izuzetno će pomoći turističkoj predsezoni.

Tablica 15. Dolasci i noćenja u travnju 2020. i 2021. godine

Dolasci i noćenja		
	2020.	2021.
Dolasci	2.241	219.621
Noćenja	34.063	668.067

Izvor: Ministarstvo turizma i sporta, mint.gov.hr, 18.3.2023.

Iskazana tablica prikazuje nam broj noćenja i dolazaka turista u travnju 2020. i 2021. godine. Broj noćenja i dolazaka u 2021. godini bilježi ekstremno rast u odnosu na pandemijsku 2020. godinu. Razlog tako ekstremnog skoka može se pripisati smanjenju restrikcija uzrokovanih koronavirusom i potrebom turista da putuju. Sam „Croatia Rally“ svojim je medijskim dosegom sigurno pripomogao povećanju broja turista u travnju, iako nije bilo organizirano službeno praćenje utrke. Razlog zašto je Hrvatska uopće dobila domaćinstvo restrikcije su u drugim državama. U drugoj godini održavanja događaj „Croatia Rally“ zabilježio je porast broja gledatelja, prije svega zbog toga što su posjetitelji smjeli službeno pratiti utrku te zbog organiziranja fan zona iz kojih su posjetitelji mogli bolje pratiti utrku. Količina posjetitelja pozitivno je utjecala i na smještajne kapacitete županija u kojima se održavao „Croatia Rally“.

Tablica 16. Dolasci i noćenja turista u travnju 2022. godine

Dolasci i noćenja u travnju 2022.	
Dolasci	833.000
Noćenja	2.525.000

Izvor: Državni zavod za statistiku, dzs.gov.hr, 18.3.2023.

Gore iskazana tablica predstavlja broj noćenja ostvarenih u travnju 2022. Broj dolazaka i noćenja izuzetno je porastao u odnosu na 2021. godinu, a pogotovo u odnosu na 2020. godinu. Taj porast može se pripisati tome što je smanjen intenzitet mjera uzrokovanih pandemijom COVID-19 te su se putovanja na svjetskoj razini donekle vratila u predpandemijsko stanje. Veći broj posjetitelja može se pripisati i činjenici da je zbog kvalitetnog i uzbudljivog prvog događaja „Croatia Rally“, porasla medijska pozornost za drugi.

Prema podacima Ekonomskog fakulteta u Zagrebu posjećenost događaja „Croatia Rally“ rezultirala je i financijskim prihodima od 105 milijuna eura i prosječnom potrošnjom od 263 eura po osobi. Prema procjenama iste studije tijekom događaja „Croatia Rally“ ostvareno je 170.000 noćenja u županijama u kojima je isti održan. Prema dostupnim podacima prihod proračuna premašio je 12 milijuna eura. Sam značaj manifestacije prepoznala je i Vlada RH koja je osigurala 3 milijuna eura za daljnje održavanje događaja „Croatia Rally“.

Tablica 17. Dolasci turista u općine u kojima se održavao „Croatia Rally“ u Karlovačkoj županiji 2019. – 2022.

Grad/općina	Broj dolazaka u 2019.	Broj dolazaka u 2020.	Broj dolazaka u 2021.	Broj dolazaka u 2022.
Barilović	876	828	746	803
Bosiljevo	1.329	1.062	1.087	1.319
Duga Resa	17.674	9.567	16.823	19.855
Karlovac	48.616	14.906	24.753	38.547
Ozalj	2.655	1.497	2.594	3.795
Ukupno	71.150	27.860	46.363	64.319

Izvor: Interni podaci turističke zajednice Karlovačke županije iz e-Visitor, 27.3.2023.

Gore prikazana tablica prikazuje općine u Karlovačkoj županiji u kojima se održavao „Croatia Rally“ i broj ostvarenih dolazaka. Prvi stupac prikazuje 2019. godinu, koja je ujedno i rekordna godina, te ostale godine na koje je utjecala pandemija COVID-19. Gradovi poput Ozlja i Duga Rese ostvarili su veći broj dolazaka u 2022. od rekordne 2019. godine te se može opaziti kako su se općine Barilović i Bosiljevo vratile na predpandemijske rezultate. Broj dolazaka u Karlovcu još se nije vratio na razinu iz 2019. godine, no zahvaljujući događaju „Croatia Rally“ i drugim manifestacijama i privlačnim čimbenicima, to bi se trebalo dogoditi.

Tablica 18. Noćenja turista u općinama u kojima se održavao „Croatia Rally“ u Karlovačkoj županiji 2019. – 2022.

Grad/općina	Broj noćenja u 2019.	Broj noćenja u 2020.	Broj noćenja u 2021.	Broj noćenja u 2022.
Barilović	2.231	2.825	2.398	2.712
Bosiljevo	4.001	3.117	2.823	3.757
Duga Resa	39.234	22.000	35.141	43.367
Karlovac	72.947	29.918	42.146	64.733
Ozalj	5.883	4.105	5.223	7.639
Ukupno	124.296	61.965	87.731	122.208

Izvor: Interni podaci turističke zajednice Karlovačke županije iz e-Visitor, 27.3.2023.

Prikazana tablica predstavlja broj noćenja u općinama u Karlovačkoj županiji u kojima se održao „Croatia Rally“. Kada se pogledaju sveukupni rezultati, općine su ostvarile gotovo isti broj noćenja kao i u godini kada pandemija nije predstavljala čimbenik koji bi utjecao na turizam. U 2020. godini kada su na snazi bile mjere koje su ograničavale putovanja i kada se u Hrvatskoj još nije održavala WRC utrka, vidljivo je da se broj noćenja smanjio za više od 50%. Na prikazanom primjeru vidljivo je da se u 2022. godini broj noćenja vratio na razine prije pandemije. Rast broja noćenja prikazane županije ponajprije mogu pripisati manifestaciji poput WRC-a.

10. ZAKLJUČAK

Svojim djelovanjem „Croatia Rally“ pokazao se kao bitan čimbenik privlačenja turista u Hrvatsku. Razina promocije koju WRC ostvaruje na području kako Hrvatske tako i Karlovačke županije od izuzetno je visokog značaja. Prihodi ostvareni od turista, sporta ili nečeg trećeg broje se u stotinama milijuna. Početak održavanja događaja „Croatia Rally“ bio je turbulentan i obilježen činjenicom da zbog uvjeta uzrokovanih pandemijom koronavirusa, posjetitelji nisu službeno smjeli pratiti utrku. S drugom godinom održavanja otklonjene su mane koje su bile zamijećene, a posjetitelji su smjeli službeno pratiti utrku. Kvalitetu održanih utrka potvrdili su i sami vozači te njihovi timovi koji su biranim riječima govorili o održanim utrkama.

Sam dolazak utrke u Hrvatsku nije bio jednostavan. Presudan čimbenik u dobivanju domaćinstva WRC utrke bilo je to što se zbog pandemije uzrokovane koronavirusom utrke nisu mogle održati u drugim državama. Spremnost Hrvatske da se prilagodi uvjetima potrebnim za održavanje utrke bili su ključan čimbenik finaliziranja dogovora. Svojom organizacijom Hrvatska je pokazala da može održati kvalitetnu utrku uz poštivanje svih propisa.

Izravan pozitivan utjecaj osjetilo je i lokalno stanovništvo. U danima održavanja događaja „Croatia Rally“ posjetitelji su trebali usluge smještaja i prehrane. Smještajni objekti u blizini održavanja utrke bili su popunjeni, a objekti prehrane ostvarivali su visoki prihode. Lokalno stanovništvo sudjelovalo je i na način da su volontirali tijekom same utrke. Volonteri su bili zaduženi za osiguranje sigurnog prolaska automobila po stazi. Isto tako, bili su zaduženi za to da posjetitelji niti u jednom trenutku ne budu ugroženi od automobila.

Broj posjetitelja u razdoblju u kojem se utrka održavala u 2021. i 2022. godini veći je nego u istom razdoblju prethodnih godina. Ta činjenica može se pripisati smanjenju restrikcija uzrokovanih pandemijom zahvaljujući kojem su turisti mogli putovati. Drugi čimbenik je to što je prvi „Croatia Rally“ ponudio izuzetno kvalitetnu utrku pa su posjetitelji to htjeli iskusiti sljedeće godine.

Svojim djelovanjem i učinkom WRC utrka u Hrvatskoj pokazala se kao velik čimbenik privlačenja turista u turističkoj predsezoni. Zahvaljujući kvaliteti, utrka se pokazala kao važan dionik WRC kalendara, a svojim utjecajem kao velik izvor prihoda kako lokalnom gospodarstvu tako i gospodarstvu na državnoj razini.

Budućnost događaja „Croatia Rally“ ogleda se u tome da posjetiteljima ponudi novo iskustvo koje druge utrke ne mogu. Gostima, odnosno posjetiteljima može ponuditi praćenje utrke iz takve perspektive i blizine koje ostale utrke u sezoni ne bi mogle. Sama činjenica da je „Croatia Rally“ prvi u sezoni koji se vozi isključivo na asfaltu nije dovoljna da zadrži posjetitelje. Reli u Hrvatskoj mora biti inovativan i poseban. Bez tih inovacija posjetitelji relija zasitit će se utrke u Hrvatskoj i posjetiti druge utrke u Europi koje će im moći ponuditi takvu vrstu utrkivanja.

LITERATURA

STRUČNA LITERATURA

Bartoluci, M; Škorić S, Menadžment sportskog i nautičkog turizma. Veleučilište u Karlovcu, Karlovac: 2009

MREŽNI IZVORI

Autoklub, www.jutarnji.hr/autoklub: (29.11.2022.)

Jutarnji list, www.jutarnji.hr: (29.11.2022.)

Flow Racers, www.flowracers.com: (7.12.2022.)

Car Throttle, www.carthrottle.com: (10.12.2022.)

WRC, www.wrc.com: (19.12.2022.)

Rally Focus, www.rallyfocus.com: (29.12.2022.)

Novi list, www.novelist.hr: (5.1.2023.)

Večernji list, www.vecernji.hr: (5.1.2023.)

Net.hr, www.net.hr: (11.1.2023.)

POPIS TABLICA, KARATA I GRAFIKONA

Tablica 1. SWOT analiza WRC-a.....	12
Tablica 2. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 1973. – 1981.....	13
Tablica 3. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 1982. – 1986.....	14
Tablica 4. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 1987. – 1996.....	15
Tablica 5. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 1997. – 2016.....	16
Tablica 6. Osvajači titula svjetskog prvaka, njihovi automobili i ekipa 2017. – 2019.....	18
Tablica 7. Osvajač titule svjetskog prvaka, njegov automobil i ekipa 2022.....	18
Tablica 8. Raspored Croatia Rally 2021.....	22
Tablica 9. Raspored Croatia Rally 2022.....	24
Tablica 10. SWOT analiza za „Croatia Rally“	31
Tablica 11. Dolasci turista u 2019. i 2020. godini	33
Tablica 12. Dolasci turista u 2020. i 2021. godini	33
Tablica 13. Dolasci turista u 2020. i 2021. godini u županije u kojima se održava „Croatia Rally“	34
Tablica 14. Noćenja turista u 2020. i 2021. godini u županijama u kojima se održava „Croatia Rally“	35
Tablica 15. Dolasci i noćenja u travnju 2020. i 2021. godine	35
Tablica 16. Dolasci i noćenja turista u travnju 2022. godine.....	36
Tablica 17. Dolasci turista u općine u kojima se održavao „Croatia Rally“ u Karlovačkoj županiji 2019. – 2022.....	37
Tablica 18. Noćenja turista u općinama u kojima se održavao „Croatia Rally“ u Karlovačkoj županiji 2019. – 2022.....	38
Karta 1. Etape događaja Croatia Rally 2021.....	27
Karta 2. Dionice događaja Croatia Rally, 22.4.2022.....	28

Karta 3. Dionice događaja Croatia Rally, 23.4.2022.....	29
Karta 4. Dionice događaja Croatia Rally, 24.4.2022.....	30
Grafikon 1. Piramida natjecateljskih automobila.....	8

POPIS SLIKA

Slika 1: Logo Croatia Rally 2021.....	26
---------------------------------------	----