

FRANÇOIS



CURLET



VOITURE HEARSE DE MORT POWER

NOTES À PROPOS DE
NOTES ON
FRANÇOIS CURLET

TEXTE / TEXT
NIKLAS MAAK

P. 28-29
FRANÇOIS CURLET

SPEED LIMIT
[2006-2013]
Courtesy Air de Paris (Paris)
& Galerie Micheline Szwajcer
(Anvers / Antwerp)

PAGES SUIVANTES /
FOLLOWING PAGES
FRANÇOIS CURLET

**JONATHAN
LIVINGSTON**
[2010-2012]
STORYBOARD
ORIGINAL /
ORIGINAL MOVIE
STORYBOARD
20 PLANCHES,
LAVIS ET CRAYON
SUR PAPIER /
20 PLATES, WASH
DRAWING
AND CRAYON
ON PAPER
29,7 x 21 CM
Collection Fondation Galeries
Lafayette (Paris)
Courtesy de l'artiste / of the artist

DE L'EXISTENTIEL AU TRIVIAL, L'INTÉRÊT DE FRANÇOIS CURLET SEMBLE N'AVOIR AUCUNE LIMITE. FAITS DIVERS, ÉVÉNEMENTS HISTORIQUES, BRÈVES POLITIQUES, SLOGANS PUBLICITAIRES, PRODUITS DÉRIVÉS ET JEUX DE MOTS SONT AUTANT DE TERREAUX POUR LE TRAVAIL DE L'ARTISTE. ENCOURAGEANT L'ESPRIT CRITIQUE, IL INVITE À LA RÉINVENTION ET À LA SURPRISE. QUARANTE ANS APRÈS LE FILM « HAROLD ET MAUDE », L'ARTISTE TRANSFORME À SON TOUR UNE VOITURE DE SPORT EN CORBILLARD.

FROM THE EXISTENTIAL TO THE TRIVIAL, FRANÇOIS CURLET'S FIELDS OF INTEREST SEEM TO HAVE NO LIMITS. LOCAL NEWS, HISTORIC EVENTS, POLITICAL NEWS, ADVERTISING SLOGANS, SPIN-OFF MERCHANDISES, AND PUNS ARE FERTILE GROUND FOR THE ARTIST'S WORK. ENCOURAGING CRITICAL THINKING, HIS WORK IS OPEN TO REINVENTION AND SURPRISE. FOUR DECADES AFTER THE FILM "HAROLD AND MAUDE", THE ARTIST TURNS A SPORTS CAR INTO A HEARSE.

● Dans le film *Harold et Maude* (1971), le jeune protagoniste, pour agacer sa mère, transforme la voiture de sport qu'elle lui a offerte en corbillard, puis se lance dans une aventure avec une vieille dame.

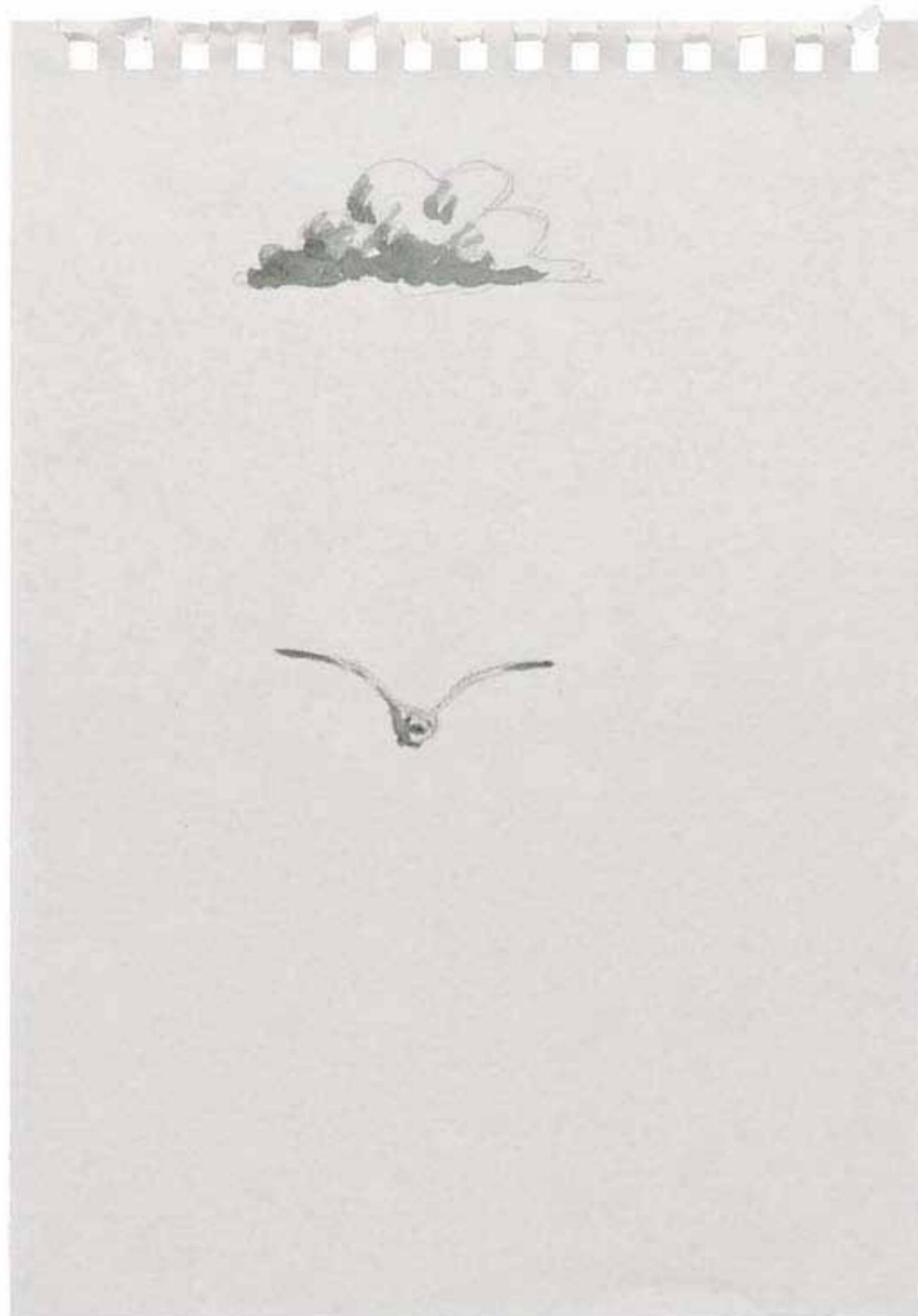
Quarante ans plus tard, l'artiste François Curlet reconstruit cette voiture pour son film *Jonathan Livingston* (2010-2012). L'objet en question renvoie à la fois à la Jaguar Type E de 1961, l'une des meilleures voitures de sport de son temps qui figure en bonne place dans la collection d'objets design du MoMA (New York), et au film dans lequel cette icône du libéralisme hédoniste est transfigurée en objet funèbre. Pourquoi, par un acte quasiment archéologique, faire revivre aujourd'hui cet objet doublement mythique ?

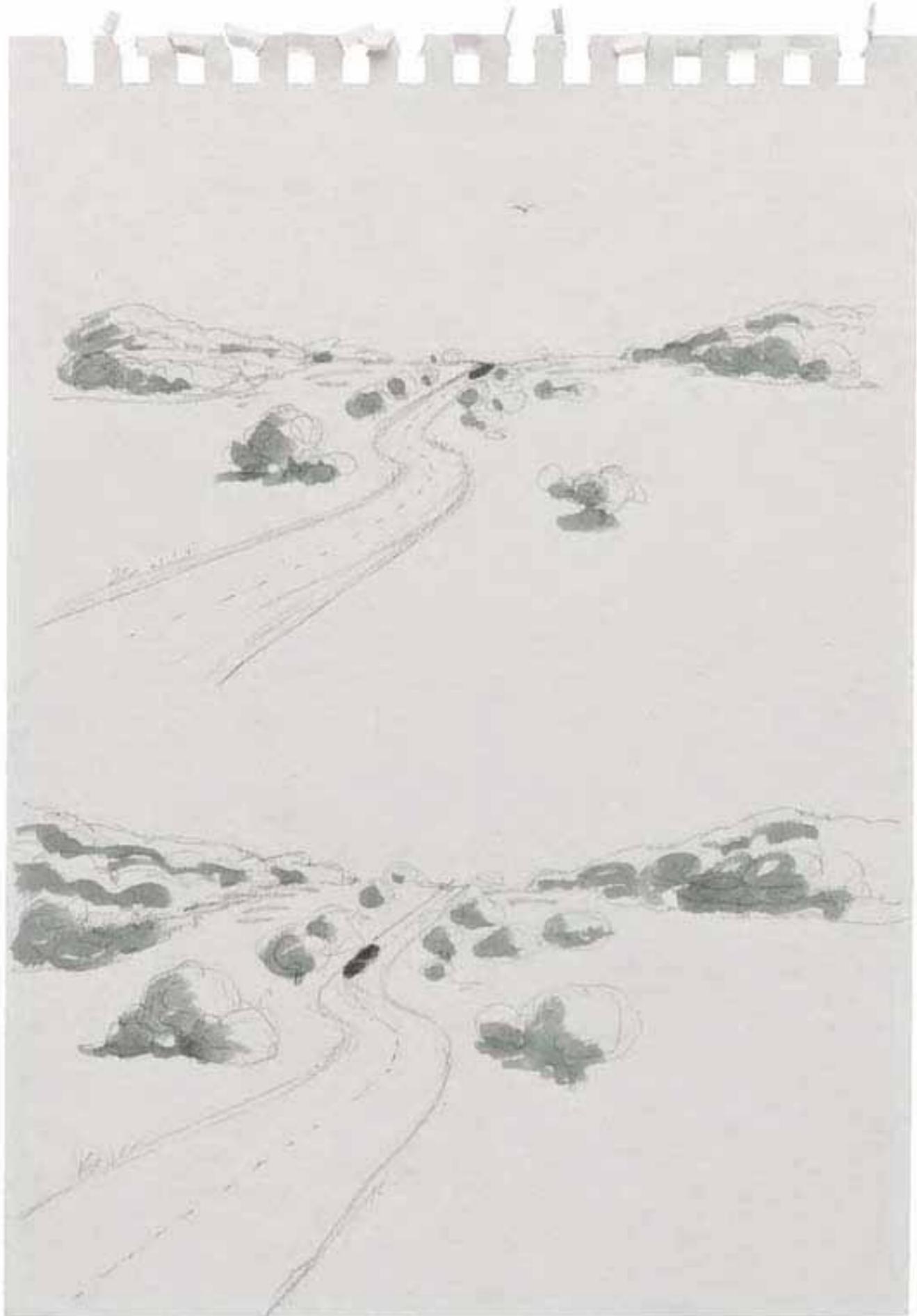
Tout d'abord, une voiture de sport qui fait office de corbillard, et renferme donc la possibilité de son échec en tant qu'accélérateur sensuel de la vie, est un objet porteur d'une esthétique du

● In the 1971 film *Harold and Maude* the young protagonist converts the sports car his mother has given him into a hearse in order to annoy her, then embarks on an affair with a very old woman.

Four decades later the artist François Curlet, born in 1967, recreated that car. His piece, *Jonathan Livingston* (2010-2012), is a double reference—to the car, the 1961 E-Type Jaguar that is regarded as one of the best sports cars of all times, and was accepted into the collection of the MoMA (New York) as a design exhibit; and to the film which diverted this icon of hedonistic disinhibition into an object associated with death. Why resurrect this doubly mythical object again now, in a sort of archaeological act?

First of all, a sports car that, at the same time, is a hearse, anticipates in its inherently disastrous aesthetics the possibility of its failure as an object that excitingly accelerates life. Playing with a form going disastrously out of control—and the beauty of that loss





désastre. Ce jeu avec la forme qui part en vrille – et avec la beauté inhérente à cette perte de contrôle – caractérise de nombreuses œuvres de François Curlet, à l'exemple des empreintes des pas d'une autruche sur un sol en ciment frais (*Boulevard*, 2005^{FIG 1}): un oiseau incapable de voler a traversé le béton humide et y a laissé sa trace, un ensemble de signes erratiques qui n'obéissent à aucune logique apparente. Cette forme libre ou libérée est un sujet récurrent dans l'œuvre de l'artiste.

Né en 1967, François Curlet a très tôt dans sa carrière commencé à disséquer les objets du quotidien ou issus de la culture populaire pour mieux les reconfigurer. Ses interventions et déviations obéissent à la logique du *détournement* *. Qu'elles concernent des tests de Rorschach (*Rorschach Saloon*, 1999^{FIG 2}), la marque Nike ou l'esthétique du *comic*, elles visent toujours à réinterpréter des formes connues ou iconiques. *Charlie's Flag* (2005)^{FIG 3}, un « étendard pour un territoire de l'imaginaire collectif », semble avoir été tricoté avec les mailles du pull en laine de Charlie Brown; dans *Casual* (2004)^{FIG 4}, ce sont cinq chemises de sport qui représentent la « casualisation » progressive de la vie professionnelle; dans d'autres œuvres, enfin, l'artiste utilise les personnages de la série *South Park* et un sac Hermès pour construire un univers décalé qui se reconfigure sans cesse sur un mode ludique (*Projet South Park*, 2000; *North Park #1-3*, 2000^{FIG 5}).

Le mot « détournement » a plusieurs connotations, renvoyant à la déviation sémantique, mais également aux notions de vol et de séduction. Quels détournements François Curlet opère-t-il avec la voiture de sport transformée en corbillard, le *corbillard de sport* * ?

Dans *American Dino: œuf de voiture* (2003)^{FIG 6}, il était déjà question du mobile et de l'immobile: une antenne de radio émerge d'un cube rappelant l'art minimal, comme si la voiture à laquelle elle appartient s'apprêtait à sortir de son œuf carré, déployant son antenne pour explorer les alentours, rompre son enfermement et entrer en contact avec le monde extérieur.

La Jaguar convertie en cercueil apparaît alors comme l'aboutissement de la promesse inhérente à ce petit geste. Que signifie-t-il dans le contexte des formes qui dominent au-delà du musée ?

Peut-être n'est-ce pas un hasard si François Curlet – lui qui, notamment avec *Djellaba Nike* (1998)^{FIG 7}, retrace si judicieusement les implications idéologiques de la mode et des formes du quotidien – tourne son attention vers l'automobile et son rôle en tant que forme symbolique.

Il s'avère en effet qu'aucune autre industrie n'investit autant d'argent dans la guerre psychologique menée au moyen des formes, n'emploie autant d'analystes, de psychologues et de designers pour traquer les moindres glissements dans la psyché collective, ne met autant d'énergie à nous faire acheter un produit qui ne doit pas impérativement être remplacé tous les trois ans. C'est notamment pour cela que le design automobile est un excellent indice des mutations sociales.

Que nous apprend alors le dessin des voitures actuelles, auxquelles François Curlet oppose son véhicule *dark retro* ? Deux genres de formes y dominent, ou deux symptômes: la nostalgie et l'hystérie. La mode rétro passe par l'évocation des voitures qui firent le bonheur de la génération des baby-boomers: Ford Mustang, Fiat 500, New Mini. Et lorsque le design ne se réfugie pas dans le passé, il témoigne d'une autre sorte de fuite consistant à s'isoler de son environnement.

of control—is a feature of many of Curlet's works, for example the one where an ostrich tramples across a floor of still fresh concrete (*Boulevard*, 2005^{FIG 1}): a bird that cannot fly runs erratically through the damp mass, leaving a trail behind it, a system of crazy signs that obeys no recognizable order. This free, liberated form is often a theme in Curlet's work.

From very early on, the artist who was born in 1967 took well-loved objects from everyday life and popular culture apart and reassembled them afresh; his adaptations and misappropriations followed a strategy of *détournement*. Whether in the case of the Rorschach test (*Rorschach Saloon*, 1999^{FIG 2}), Nike fashion or the aesthetics of comics, Curlet always tries to recharge iconic forms: *Charlie's Flag* (2005)^{FIG 3}, his « étendard pour un territoire de l'imaginaire collectif [banner for a territory of collective psyche], » is Charlie Brown's linen sweater whipstitched to the flag; in *Casual* (2004)^{FIG 4}, there are five leisurewear shirts representing the increasing casualness of working life. Elsewhere, Curlet turns the characters from the *South Park* series or a Hermès carrier bag into the trademarks of a displaced world, constantly reassembling itself in a playful way (*Projet South Park*, 2000; *North Park #1-3*, 2000^{FIG 5}).

The concept of *détournement* has several meanings. It means diverting (a route), but also misappropriating and seducing. Which *détournements* does Curlet practice with the sports car transformed into a hearse, the *corbillard de sport*, the sports hearse?

A previous work by François Curlet also has to do with the mobile and the immobile: In *American Dino: œuf de voiture* (2003)^{FIG 6} we see a cube reminiscent of Minimal Art from which a car antenna protrudes—as if the car were hatching out of its quadratic egg, as if it were probing into space with its feeler, seeking to make contact with the outside world.

The Jaguar converted into a coffin is the antithesis of the promise contained in that small gesture. What does it mean in the context of the forms that are dominant outside the confines of the museum?

It is perhaps not accidental that Curlet who follows the ideological implications of fashion and everyday forms so exactly—for instance with the Nike djellabah he invented (*Djellaba Nike*, 1998^{FIG 7})—, is turning to the car and its role as a symbolic form.

There are few terrains where money is invested in waging psychological war through forms, nowhere else are so many market researchers, psychologists and designers engaged on recognizing the tiniest shifts in the psycho-social structure, no sector endeavours with such outlay to bring to man a product that does not necessarily have to be exchanged every three years. It is also for those reasons that car design is such a sensitive indicator of social changes.

So what does the design of the current car tell us, against which Curlet pits his *Dark-Retro* vehicle? Two formal genres predominate, two symptoms: nostalgia and hysteria. On the one hand the retro fashion, the evocation of the cars the affluent baby-boomer generation owned as fun cars: the Ford Mustang, the Fiat 500, the New Mini. Where design does not take refuge in the past, it shows another escapist tendency—isolation from the outside world.

One of the most obvious changes in car design is in the size of the windows. In a 1961 E-Type Jaguar, the driver sat in a glazed showcase. Since then car windows have been involved in a continual shrinking process, and now only a kind of arrow slit is left, cut into the sheet-metal fortress, to retain a vital measure of oversight—the car becomes a rolling coffin, a vehicle of immersion.

L'un des changements les plus notables en ce sens est la taille des fenêtres. Dans le modèle de 1961 de la Jaguar Type E, le conducteur s'exposait comme dans une vitrine. Mais depuis cette époque, les pare-brise ne cessent de rétrécir, au point de s'apparenter aujourd'hui à une sorte de meurtrière découpée dans une forteresse de tôle réduisant le champ de vision du conducteur au strict minimum. La voiture devient cercueil roulant, véhicule d'immersion. Pourquoi un tel rétrécissement des fenêtres ? L'une des raisons concerne la stabilité du véhicule : les conducteurs d'une Jaguar Type E qui se retournait dans un accident avaient toutes les chances de mourir, puisque les gracieux montants latéraux du toit se repliaient comme une tente sur laquelle aurait trébuché un ivrogne. Les acheteurs de ce véhicule ne pensaient jamais à l'accident, mais à l'accélération et à l'intensité des sensations provoquées par le vent, la vitesse et le vrombissement du moteur, bref : à une vie sur les chapeaux de roue.

Les voitures récentes sont différentes. Comme tant de choses à notre époque, elles sont conçues en pensant d'abord à la mort, si bien que leur vocabulaire formel n'évoque pas tant le bonheur que le risque d'accident, la défaillance, le *worst case scenario*. Présentée en 2012, la nouvelle Jaguar Type F veut procurer du plaisir à son propriétaire. Mais au cas où elle se retournerait, deux arceaux de sécurité s'élèvent derrière le conducteur – deux sculptures de la peur absurdes et inamovibles, deux signes d'avertissement en chrome reluisant.

La Type E corbillard, la *voiture de sport détournée**, semble se moquer du processus qui nous a menés d'une culture de la promesse à une culture centrée sur l'idée de la mort. La voiture de sport transformée en corbillard rappelle le « cendrier Cendrillon » d'André Breton, c'est-à-dire un objet qui donne une forme à nos peurs et désirs. L'objet hédoniste, qui aligne ses *horse power* sous son capot telle une promesse d'extase, devient Un objet de *horse power* **: une forme tractée par la Mort, un commentaire sur notre culture de la peur. Avec sa forme outrageusement disproportionnée et son look de caisse sans fenêtres, la Type E corbillard nous apparaît aujourd'hui comme un zombie des Sport Utility Vehicles, ces utilitaires sportifs qui sont aussi représentatifs de leur époque que la Type E le fut des *Swinging Sixties* et de leur esprit hédoniste.

Cela aussi caractérise les œuvres de François Curlet : le fait d'éprouver sans cesse la signification des formes et de traquer leurs mutations symboliques. Le *corbillard de sport** de Curlet a beau ressembler à la voiture de *Harold et Maude*, il n'en diffère pas moins de ce qu'il roule à une autre époque avec d'autres formes.

On est en droit de se demander si ce phénomène consistant à penser l'objet à partir de la mort est symptomatique d'une société qui a échangé l'idéal de liberté des années 1970 contre celui de la sécurité. La sauvegarde des données informatiques personnelles et la surveillance des espaces publics sont des réalités largement acceptées puisqu'elles sont censées nous protéger. Jadis une promesse, la rencontre avec autrui dans l'espace public suscite désormais la peur, car elle est considérée comme étant potentiellement mortelle. Terrorisme, sida, crash : cet homme au turban est peut-être un terroriste, ce type sympa assis au bar porteur d'une maladie contagieuse. À chaque instant, nous craignons la collision, l'agression, l'attaque, les ennuis de toutes sortes. Les voitures actuelles paraissent refléter cette hystérie. Elles ressemblent à des masques de tragédie grecque, des grimaces de la peur, des visages pris de panique, des bouches-calandres béantes, des gueules aux cages métalliques.

Why this reduction in the size of the windows? One reason is the car's stability. Anyone who overturned in an E-Type was dead. The thin supports of the roof collapsed like a tent that a drunkard had stumbled into. But anyone buying it was not thinking of possible accidents, but of acceleration, the intensification of the experiencing of wind, pace, engine noise, of an open, exciting life.

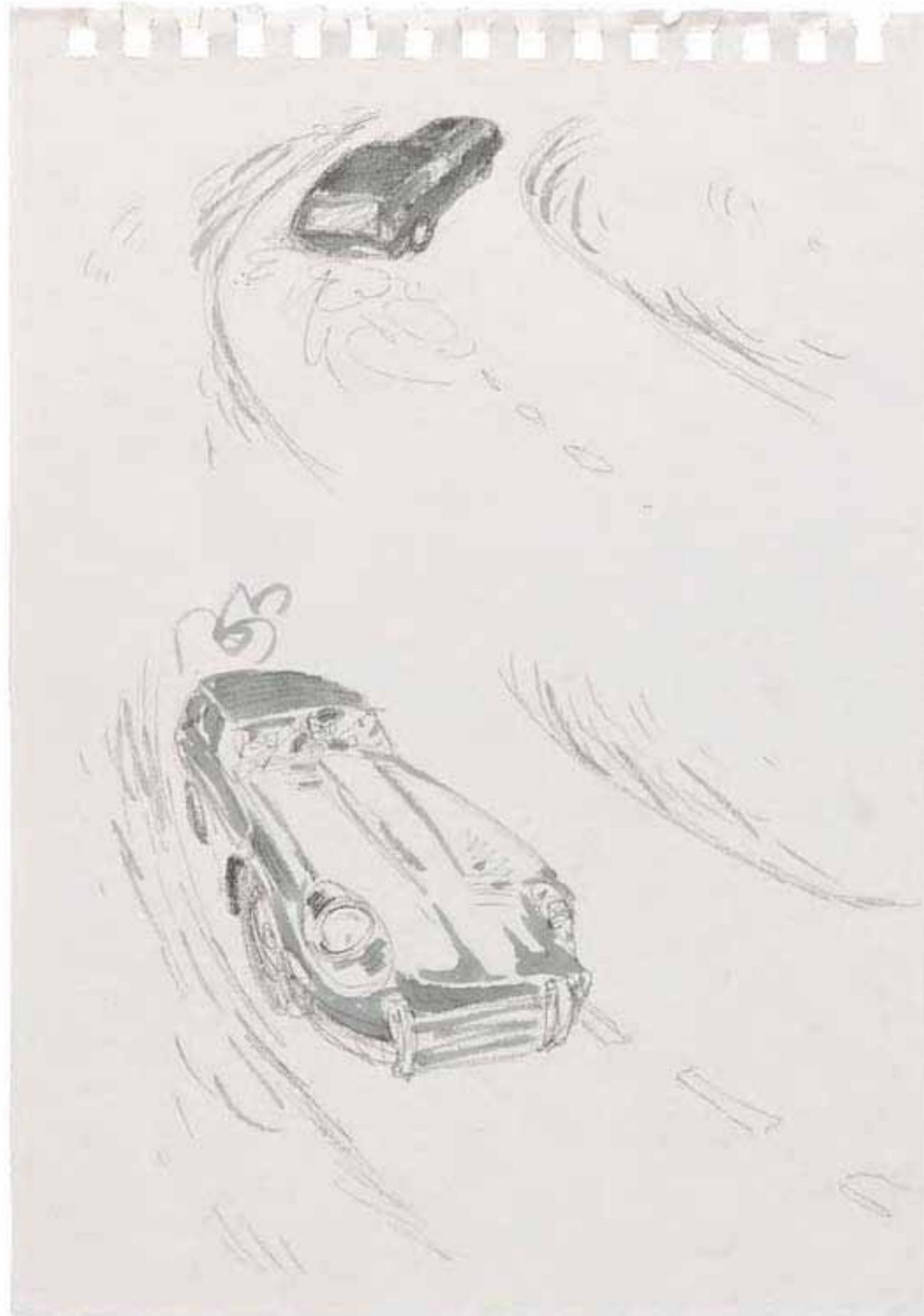
New cars are different. Like so many things at present, they are conceived with death in mind: Their design vocabulary does not tell of possible happiness, but of the danger of an accident, of failure, of the worst case scenario.* The new F-Type Jaguar presented in 2012 is intended to be fun, but in case it overturns it has two chrome-plated roll bars standing at attention behind the headrests as absurd, constantly present sculptures of fear, shiny chrome admonitions.

The E-Type for corpses, the *voiture de sport détournée*, appears to be having a laugh at the way in which a culture of promise could turn into one in which everything is thought out from the perspective of death. The sports car converted into a hearse is what the Cinderella ashtray was for André Breton, an object in which fears and desires converge in single form: the hedonistic object that is the E-Type Jaguar which contains its "horsepower" under its bonnet like a promise of ecstasy and transgression becomes an object of "hearsepower"—a form propelled by death—and a comment on a culture of fear. In its wild disproportion, its boxlike and windowless nature, the E-Type for corpses today appears like the zombie of those Sport Utility Vehicles that are now just as eloquent a symbol of their time as the E-Type was of the hedonistic spirit of new departures of the Sixties.

That too is part of Curlet's works: again and again examining the charging of forms, their change as signifiers. Curlet's *corbillard de sport* may look like the one in *Harold and Maude* in 1971—but it is something different because it comes back into a different context, a different time with different forms.

We can speculate whether the phenomenon of conceiving the thing from the perspective of death is a symptom of a society that is no longer guided, as in the Seventies, by an idea of freedom, but by an idea of security. Data retention and the surveillance of public space are largely accepted—because they are useful for security. Meeting a stranger in public space has turned from a promise into a frightening possibility, and is imagined as potentially life-threatening. Terror, Aids, crash: The man in the turban could be an assassin, the nice person in the bar could be carrying a dangerous disease; collisions, attacks, assaults by gangs of youths, disturbances of all kinds are feared. Present-day cars seem to illustrate this hysterical tendency. They look like the masks in a Greek tragedy; we see fear-contorted, panic-stricken grimaces, wide-open, screaming radiator mouths, grilled metal jaws.

Yet however pugnacious and aggressive the cars may look outside—inside they have become increasingly like a comfortable living room on wheels, emanating a home-improving comfortable duskiness. Where previously, in the E-Type, the ideal of the masterful, active engineer was conjured up with thin steering wheels, minimal gear sticks, cold imitation leather and lots of sheet metal, in the interior of present-day cars an atmosphere of radical comfort is in idiosyncratic contrast to the militant exterior: plush seats, a thousand knobs, little lights, wood veneer—the same bloated comfort prevails as we experience in our homes. The car, once a symbol of new departures and escape from immobilized conditions, now always takes the living-room along with it.



Aussi pugnace ou agressive qu'elle puisse paraître de l'extérieur, la voiture d'aujourd'hui se signale par un intérieur qui ressemble de plus en plus à un salon où doit régner une atmosphère tamisée. Si dans la Type E, l'idéal du conducteur-machiniste, maître de son engin, était évoqué par le volant très fin, le levier de vitesse osseux, le similicuir et une abondance de tôle, l'aménagement intérieur des voitures actuelles se distingue par un confort radical qui s'oppose étrangement à leur aspect extérieur. Sièges en velours, boutons à perte de vue, voyants, placage bois: on y retrouve les mêmes agréments et la même surabondance qui règnent dans nos maisons. La voiture, jadis synonyme d'esprit pionnier et du refus de l'immobilisme, symbolise aujourd'hui un esprit casanier devenu mobile.

L'inversion du privé et du public qui s'opère dans cette quête de sécurité et d'isolement est également un sujet récurrent chez François Curlet, comme en témoigne notamment l'une de ses premières œuvres, *Secret public* (1997)^{FIG. 8}, qui affiche sur des façades de maisons leurs codes d'accès et les codes de cartes bancaires de leurs occupants, comme si ceux-ci voulaient partager leurs secrets ou leur sphère privée avec le reste du monde.

HÉDONISME DE LA PRÉCIPITATION VERSUS HÉROÏSME DE LA VITESSE: LA MÉTAPHORE DU BOLIDE MORTEL

La voiture apparaît dans l'œuvre de nombreux artistes, des compressions de Renault Dauphine réalisées par César au *Cadillac Ranch* (1974) d'Ant Farm près d'Amarillo, en passant par le minibus Volkswagen à traîneaux de Joseph Beuys (*Das Rudel* [La Meute], 1969) et les *Zwei Beton-Cadillacs in Form der nackten Maja* [Deux Cadillac coulées dans le béton d'après les traits de la Maja nue] (1987) de Wolf Vostell. Dès lors qu'elles ne visent pas, comme c'est le cas de la BMW Art Car, l'embellissement artistique d'un objet design, la plupart de ces œuvres peuvent être lues comme une critique du fétichisme de l'automobile. La Jaguar de François Curlet est sensiblement différente. Elle se rattache à une autre histoire, celle de la *velocitas*.

Dès l'apparition de la voiture, la conduite automobile est considérée comme une activité frivole. Absurde et dangereuse, elle éveille le genre de pulsion que l'on associe aux arrière-salles d'établissements peu recommandables. La manière dont les artistes tenteront par la suite de réinterpréter la grisurie de la vitesse en dynamisme héroïque trouve une illustration particulièrement claire dans une sculpture en bronze d'Albert Clément, jeune pilote de course mort dans un accident. Connu pour prendre des risques inconsidérés, Clément était le prototype du jeune homme d'une *lost generation* fanatique et victime de la vitesse, et ce n'est pas un hasard si ce bronze de la main du prince Paul Troubetzkoy le campe dans une pose sérieuse et immobile.

Le premier monument public dédié à un conducteur victime d'un accident est inauguré en 1907 à la porte Maillot. Aimée Jules Dalou (1838-1902), qui fut avec Rodin l'un des sculpteurs les plus réputés de son époque, a conçu ce monument qui se passe d'ornements allégoriques en l'honneur du constructeur et pilote Émile Levassor. Exécuté par son élève Camille Lefèvre, il prend la forme d'un arc de triomphe dépeignant un épisode important de la vie du constructeur automobile: en 1895, Levassor a effectué un Paris-Bordeaux-Paris en moins de quarante-neuf heures. Sur le monument, on le voit à bord de sa Panhard-Levassor franchir la ligne d'arrivée; sa voiture semble littéralement bondir hors de la sculpture. Si l'arc de triomphe ne porte aucune référence mythologique, ce n'est pas par manque d'imagination. L'artiste avait visiblement

These inversions of private and public, the search for security and isolation, are likewise a theme that keeps recurring in Curlet's work—in one of his early works, *Secret public* (1997)^{FIG. 8}, he had the four-digit access codes for house doors and credit cards applied to the façade, as if the house were bellowing out its secret, its "private business," to the world.

SPEED DEMON HEDONISM VERSUS FAST-MOVING HEROISM: THE DEADLY SPORTS CAR AS A METAPHOR

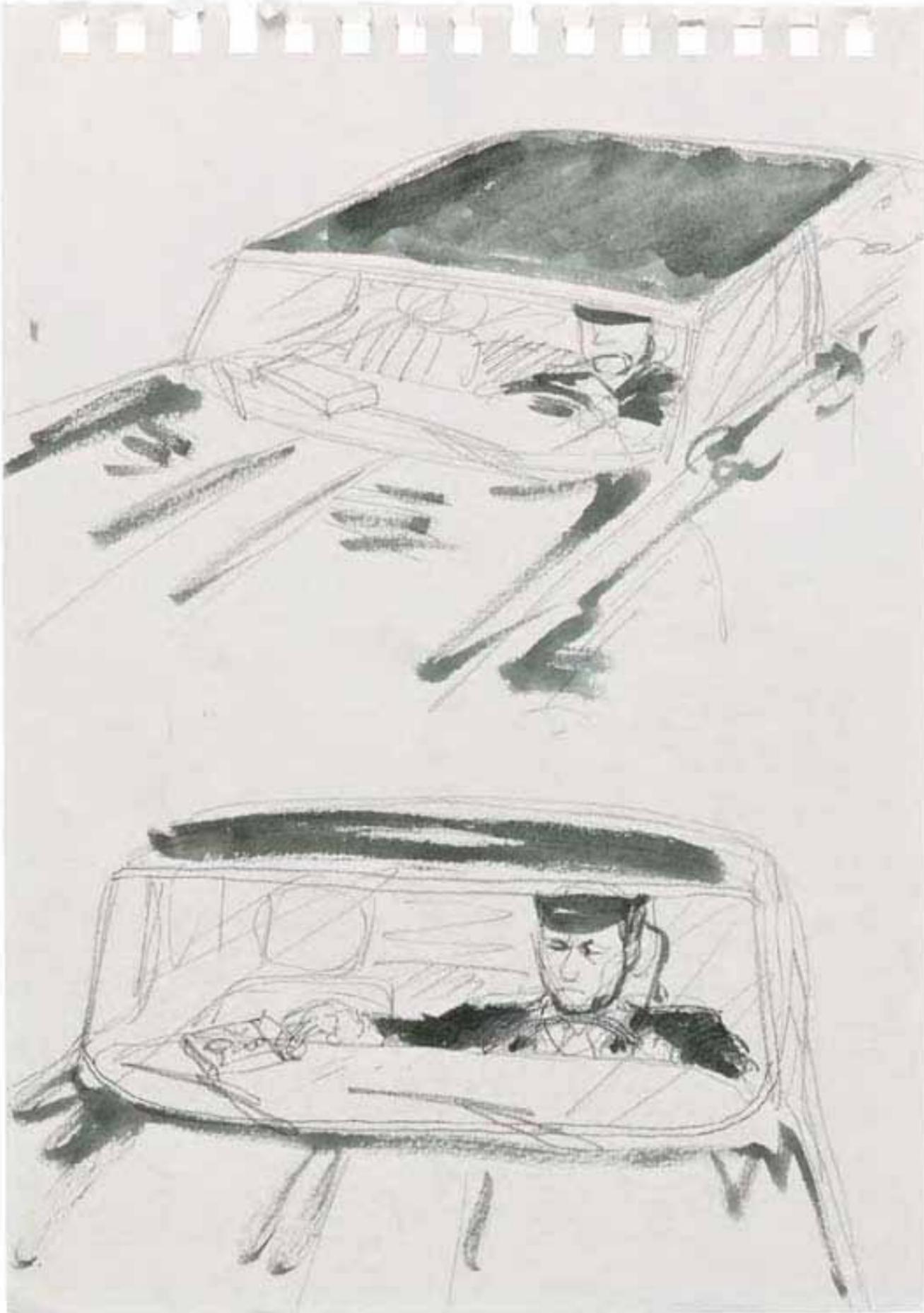
Lots of artists have taken the car as a theme, from César's compressed Renault Dauphine by way of Ant Farm's *Cadillac Ranch* (1974) in Amarillo and Joseph Beuys's VW camper van with sledges (*Das Rudel* [The Pack], 1969) to Wolf Vostell's *Zwei Beton-Cadillacs in Form der nackten Maja* [Two Concrete Cadillacs in the Form of the Naked Maja] (1987). Unless they were unambiguously affirmative embellishments of the design object by artists, like the BMW Art Car, these works could generally be interpreted as criticism of the car as a fetish. Curlet's Jaguar is something else. He refers to a different history—that of *velocitas*.

From the first days of the automobile, car driving was a frivolous business. It was senseless, dangerous, and stimulated urges that were otherwise given vent to only in back-rooms. The way in which car manufacturers and artists tried to reinterpret the intoxication of speed as a heroically brave zest for action becomes particularly clear in the example of a bronze sculpture of the racing driver Albert Clément who died in an accident. The young racing driver was famous for breakneck journeys and life-endangering excesses of speed, and was thus the prototype of that lost generation of young hedonistic speed fanatics who fell victim to their speed demon propensities. It is significant that the bronze designed by Prince Paul Troubetzkoy presents the racing driver in a serious and very static pose.

The first public monument dedicated to a car driver killed in an accident was unveiled at the Porte Maillot in Paris in 1907. Aimée Jules Dalou (1838-1902), along with Rodin one of the most highly regarded sculptors of his time, had designed a monument in honour of the fatally injured engineer and driver Émile Levassor which dispenses entirely with any allegorical embellishment. The monument, executed by Dalou's pupil Camille Lefèvre, shows a scene from the car-builder's life framed by a triumphal arch. In 1895 Levassor had covered the route Paris-Bordeaux-Paris in just 49 hours; in the monument we see Levassor shooting through the final objective in his Panhard-Levassor; the car almost seems to leap out of the sculpture. It is certainly not due to any lack of inspiration on Dalou's part that the triumphal arch is not adorned by any mythological accessories; it was obviously his intention to avoid anything frivolous, supernatural and excessive; the only woman who can be seen in the sculpture is not on the bonnet in a sensually relaxed state, but is posed clinging anxiously to her husband, and wrapped up right up to her nose at the edge of the road.

The hero of the *Monument à Léon Serpollet* on the Place Saint Ferdinand in Paris made in the same year looks equally peaceful. Serpollet is standing, surrounded by marvelling admirers, raised in a Messianic attitude on his steam-driven car, looking down wisely and kindly at the simple man kneeling reverently on the front axle. The monument shows a benefactor, not a racing driver.

In this connection, the way Clément's reckless accidental death is described and excused in the widely read motoring magazine *La Locomotion automobile* is very revealing. René de Mathan writes:



à cœur d'éviter toute frivolité, toute référence au surnaturel ou à l'excès. L'unique personnage féminin de cette sculpture n'est pas lascivement allongé sur le capot, mais se tient au bord de la route : voilée jusqu'aux yeux, tétanisée, elle s'accroche au bras de son mari.

Le protagoniste du *Monument à Léon Serpollet (1907)* sur la place Saint-Ferdinand à Paris semble tout aussi immobile. Entouré d'admirateurs, Serpollet se tient sur son engin à vapeur, posant un regard bienveillant et plein de sagesse sur un homme agenouillé en prière sur l'essieu avant. Ce monument donne à voir un bienfaiteur de l'humanité plutôt qu'un pilote.

À ce propos, il est intéressant de noter la manière dont l'accident tragique qui a coûté la vie à Clément est décrit et excusé dans la revue populaire *La Locomotion automobile*, sous la plume de René de Mathan : « Plaisir du risque et de la lutte. Ce plaisir du danger, c'est le plaisir de la victoire. L'homme a besoin de se sentir grand, d'avoir conscience de la sublimité de sa volonté, et dans l'ivresse de la lutte, il préfère parfois un instant de vie prodigieusement intense à une longue existence terne et veule. Et cet amour du risque, nous le retrouvons partout, non seulement chez l'automobiliste lancé à une vitesse vertigineuse sur un circuit mais encore parfois, chez le capitaliste, et souvent chez l'industriel audacieux. » L'insouciance du pilote devient ici pugnacité, de l'amour de la vitesse on passe au plaisir de la victoire, et la griserie est synonyme d'une vie vécue à cent à l'heure. Le pilote est l'équivalent de l'entrepreneur et de l'industriel audacieux, apparaissant *in fine* comme un combattant héroïque dans la lutte pour le progrès de la civilisation : « Il a voulu nous rendre maîtres de l'espace et du temps. Son courage ne connaissait – hélas – pas assez de doute, et c'est en oubliant son propre salut dans la passion de la vitesse et de la puissance qu'il s'est évadé. » C'est grâce à ce genre de texte que l'accélération, phénomène que l'on réservait jusqu'alors aux projectiles et qui suscitait généralement la méfiance, est progressivement devenue un idéal de société. Et avec elle une figure mythique longtemps oubliée a émergé de nouveau : Velocitas, déesse de la vitesse, de la précipitation et de la vie sublimée par la promiscuité de la mort.

VELOCITAS ENTRE VIE SUBLIMÉE ET MORT

En 1593, Cesare Ripa publia à Rome son *Iconologia*, un atlas des allégories qui recense trois figures de la vitesse : Agiltà, Celerità et Velocità, les deux premières désignant la vitesse terrestre et l'agilité des hommes et des animaux. Le personnage de Velocitas, dont le *Char triomphal de l'empereur Maximilien I^{er}* (c. 1522) d'Albrecht Dürer est l'une des représentations les plus connues, est plus complexe, plus mystérieux et plus sombre. Dans la seconde édition de l'*Iconologia* (Padoue, 1618-1630), Ripa complète l'allégorie de la Velocità par le cas particulier de la vitesse de la vie humaine, représentée par le centaure : « La fin de notre vie approche à grands pas, et la mort nous fauche dans une chute d'une merveilleuse et irrésistible violence. »

La représentation de la mort comme chute ou attraction violente montre à quel point la transcendence est alors apparentée à l'expérience de la vitesse. Le centaure, symbole de la violence, du désir sexuel, des passions animales, de la débauche et du libertinage, représente le pendant diabolique de la vitesse ordonnée du messager de Dieu : un amour fatal de la rapidité (*meravigliosa*) qui est synonyme de perte. L'image du centaure chez Ripa réunit en elle les idées de vitesse, de griserie, d'érotisme et de mort d'une manière

« Enjoyment of risk and struggle. This enjoyment of danger is the enjoyment of victory. A man needs to feel great, to be conscious of the sublimeness of his will, and in the intoxication of the struggle he sometimes prefers a wonderfully intense instant of life to a long, drab, limp existence. And we find that love of risk everywhere, not only in car drivers launched on circuits at breakneck speeds, but also sometimes in capitalists, and often in daring industrialists. » Here the racing driver's recklessness is interpreted as readiness to fight, the desire to speed as the will to succeed, intoxication as the pursuit of intensity of life. Mentioned in the same breath as entrepreneurs and venturesome industrialists, he appears ultimately as a heroic fighter for the advance of civilization: "He wanted to make us masters of space and time. His courage was—unfortunately—not sufficiently familiar with doubt, and it is in forgetting his own safety in his passion for speed and power that he made his escape." With texts of this kind projectile-like acceleration which had been regarded with suspicion for centuries became the social ideal; with it a long-forgotten mythical figure re-emerged: Velocitas, the goddess of pace, speeding, and the near-fatal heightening of life.

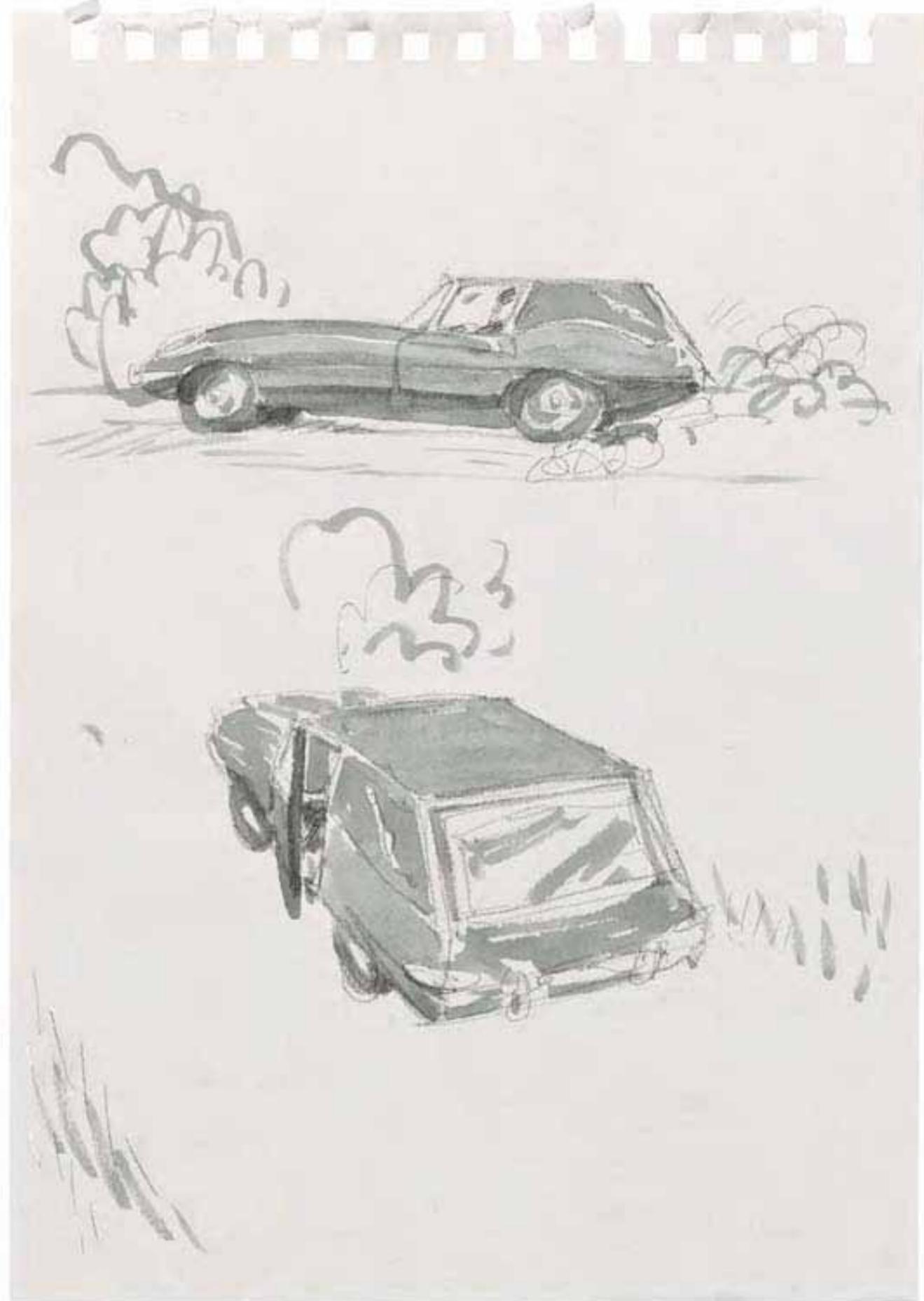
VELOCITAS BETWEEN HEIGHTENED LIFE AND DEATH

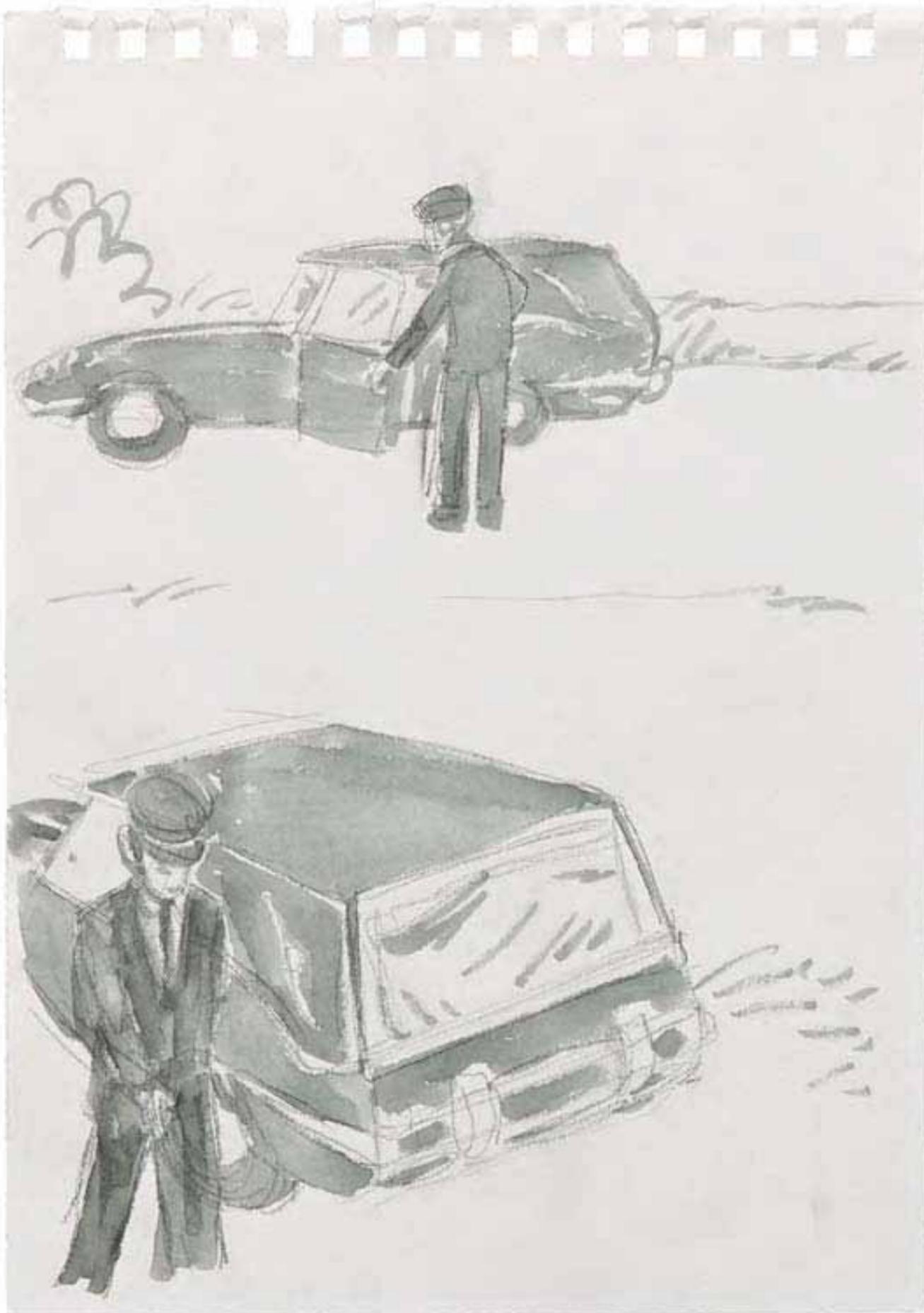
In 1593 Cesare Ripa's guide to symbols *Iconologia* was published in Rome in which three personifications of speed can be found: Agiltà, Celerità and Velocità, with the first two meaning the terrestrial pace and nimbleness of human beings and animals; the figure of Velocitas, which features prominently in Dürer's *The Great Triumphal Chariot of Emperor Maximilian I* (ca 1522) for instance, is more complicated, enigmatic and dark. In the second edition of *Iconologia* (Padua 1618/1630) Ripa supplements Velocità with the special case of the rapid passing of human life, to be represented by the centaur: "the end of our life approaches with rapid strides and we are carried off by death in a fall of wondrous, irresistible power."

Envisaging death as an experience of falling, as a powerful suction-like movement, shows the extent to which the transcendent was conceived of as an experience of speed. In this the centaur, epitomizing brutal power, sexual lust, and wild passions, debauchery and adultery, symbolizes the infernal opposite of the orderly swiftness of the messenger of the gods; an enjoyment of speed destructive of existence (*meravigliosa*) that is at the same time perdition. In the picture of the centaur in Ripa speed, sensual ecstasy, eroticism and the theme of death are combined in a way that is revived almost word for word in car propaganda—Marinetti's *Futurist Manifesto* is just one example of this.

Later editions of Ripa's *Iconologia* demonstrate a remarkable shrinking process. The only survivor of Agiltà, Velocità and Celerità is last of the three. The closeness of death and acceleration now had no picture to reflect them—although they had by no means disappeared from the scene: toward the end of the 17th-century and in the 18th, the question of speed *restriction* in town and in the country was repeatedly vehemently debated,¹ after a new indiscipline, "brutality and ignorance"² had found their way on to the roads of France as a result of the proliferation of the light and rapid one-horse "cabriolet." In 1771 Delisle de Salles declared *vitesse* [speed] to be a sign of "young madmen."³ Investigation by a State committee established "a frightening swiftness" [*une rapidité effrayante*] which, especially in the case of vehicles driven by women, "leads almost daily to horrendous accidents."⁴

Only with the advent of the car did Velocitas, the goddess of exciting speeding, re-emerge as a promise—first on the Rolls Royce





que la propagande automobile, dont le *Manifeste du futurisme* de Marinetti n'est qu'un exemple, fait revivre quasi littéralement.

Les éditions ultérieures de *l'Iconologia* témoignent d'un mystérieux processus de réduction dont seule la Celerità sort indemne. La proximité entre mort et vitesse ne trouvera plus d'image concordante, bien qu'elle ne disparaisse pas entièrement: le tournant du XVIII^e siècle est ainsi marqué par un débat virulent¹ sur la limitation de vitesse en ville et sur les routes de campagne, l'essor des cabriolets (voitures légères et rapides tirées par un seul cheval) favorisant le désordre et une « brutalité et ignorance² » inédites sur les routes de France. En 1771, Delisle de Salles déclare que la vitesse est le signe distinctif de « jeunes fols³ ». Une enquête menée par une commission d'État constate « une rapidité effrayante » qui, surtout concernant les véhicules conduits par des femmes, « cause presque quotidiennement d'horribles accidents⁴ ».

Ce n'est qu'avec l'arrivée de l'automobile que la déesse de la vitesse enivrante, Velocitas, retourne en tant que promesse, d'abord sous la forme de la Spirit of Ecstasy, l'incarnation de l'extase automobile qui orne les capots des Rolls Royce depuis 1911. Dans le cadre d'une des premières campagnes d'image de marque dans l'histoire de l'industrie automobile, la firme avait anticipé toutes les incidences possibles de la figurine, et son nom même personnifie cette promesse de bonheur de l'automobilité qui, aujourd'hui encore, fait rêver: nouveaux départs, émancipation, fuite, vie effrénée. Avec cette petite figure, la dangereuse vélocité du *Char triomphal* de Dürer et de *l'Iconologia* de Ripa, synonyme de perte de contrôle, d'enivrement et d'étourdissement, réapparaît sous les traits d'un personnage désormais positif, promesse d'une vie sans inhibitions et menée à toute allure.

Quelques dizaines d'années plus tard, Citroën osera franchir le dernier pas en affirmant l'identité de l'automobile et de la divinité: le successeur de la Traction Avant est baptisé « DS » (déesse). Ainsi s'opère le transfert du corps métaphorique sur la carrosserie même: la personnification s'estompe, la déesse sur le capot est morte, la voiture devient elle-même divinité. Le processus d'anthropomorphisation entamé par la Spirit of Ecstasy trouve son apogée dans la voiture-corps.

Introduite six ans plus tard, la Jaguar Type E est le contraire de la DS. À l'effet métaphysique du glissement dont se vante la DS elle oppose la vitesse pure et diabolique. La Type E incarne le genre de machine infernale pétaradante qui demande à son chauffeur d'ignorer la mort, mais lui promet en revanche une vie plus excitante: davantage de vent dans les cheveux et l'estomac qui se noue lorsqu'on accélère. La Type E est la voiture des stars et des playboys, qui souvent d'ailleurs trouvent la mort en raison de leur désinhibition vélocifère; la mort par vitesse comme seule fin acceptable d'une vie exquise et suicidaire devenant grâce à eux une composante indispensable de la légende moderne. Le playboy Porfirio Rubirosa décède en 1965, après une nuit de beuveries, lorsqu'il lance sa Ferrari contre un arbre au bois de Boulogne; on sait la mort vélocité de James Dean; le prince Alexis Mdivani et sa Rolls Royce terminent leur course dans un arbre en essayant de dépasser le train express Paris-Madrid; la danseuse Isadora Duncan meurt étranglée par son foulard qui s'enroule dans les rayons de la roue d'une Amilcar GS 1924; et dans son roman *L'Homme à l'Hispano* (1924), Pierre Frondaie décrit le destin d'un homme agité par une nouvelle maladie: le besoin de vitesse. C'est à cette promiscuité entre émancipation, vie intense, accélération et mort que donne forme la Jaguar de François Curlet, véritable requiem de la vie sublimée.

bonnet where from 1911 the "Spirit of Ecstasy" mascot was mounted, epitomizing car-driving ecstasy. As part of a first image campaign by the automobile industry, every possible effect had been precalculated and established, and even the name of the figure had implicit in it that promise of happiness in car mobility that still does not fail in its impact today: new departures, liberation, escape, an exciting life. Threatening speed, the Velocitas in Dürer's *Triumphal Chariot* and Ripa's *Iconologia*, returned with that small figure, inherently accompanied by loss of control, intoxication and rapture, metamorphoses into something positive, as the promise of a disinhibited, exciting life.

Decades later Citroën dared to take the decisive step and assert the identity of the car and a divinity: The follow-up model to the Traction Avant was given the name DS, pronounced "déesse" [French word for "goddess"]. It fulfils the projection of the metaphorical body in its bodywork; the personification disappears, the goddess on the bonnet is dead, the car itself becomes the goddess. The anthropomorphization process which began with the Spirit of Ecstasy reaches its completion in the car as body.

The E-Type introduced six years later is the counterpart to the DS, opposing disinhibited, almost hellish speeding to the metaphysical effect of gliding that the DS demonstrates. The E-Type embodies that infernal machine rampaging along with a noisy exhaust that can only be driven with contempt for death, but at the same time promises heightened living: more wind in your hair, your innards churning as you accelerate. The E-Type was driven by stars and playboys who quite frequently met with their death in the speed-obsessed disinhibition, making death caused by speed the only appropriate end to an exquisitely suicidal lifestyle: The playboy Porfirio Rubirosa died when he crashed his Ferrari into a tree in the Bois de Boulogne after a night spent drinking in 1965, James Dean's speedy end is well known, Prince Alexis Mdivani, attempting to overtake the Paris-Madrid express train with his Rolls Royce, drove into a tree lining the road, the dancer Isadora Duncan was strangled by her scarf which had got caught up in the spokes of an accelerating Amilcar GS 1924—and Pierre Frondaie wrote the novel *L'Homme à l'Hispano* (1924) whose hero was driven by a new agitation, the "besoin de vitesse"—need for speed. This closeness of disinhibition, the intensification of the pace of life, acceleration and death, the requiem for the heightened life, take shape in Curlet's Jaguar.

But would it really be possible to transport a corpse in this E-Type Jaguar converted into a hearse? No; the back is much too short. An adult's coffin would reach at least to the steering wheel. The corpse would have to drive itself—or else it is the driver himself who is the corpse, and the sports car his coffin. The car is a rolling metaphor: In the absurd transporter of bodies where the object being transported can only be its driver, an image of life-intensifying automobile resurrection reappears, which Filippo Marinetti in the *Futurist Manifesto* put at the beginning of the 20th-century cult of the car: "I stretched out in my car like a corpse on its bier, but revived at once under the steering wheel, like a guillotine that threatened my stomach."

The coffin is the way into a more intensive life: Only in the position of death does the driver awaken to new, more absolute life. This was one of the most momentous sentences of the 20th-century. Curlet's Jaguar is a travesty of it, its ironic echo, an instrument that shoots between the security icons of the early 21st-century like a projectile from a different, more adventurous age.

Curlet's Jaguar has an engine, it would be possible to drive it out of the museum on to the street, where two types of vehicle dominate—the heavy, indeed coffin-like bodies in which the fear of collision and

Mais pourrait-on vraiment transporter un macchabée dans la Jaguar corbillard ? Non, puisque l'arrière de la voiture est beaucoup trop court. Le cercueil d'un adulte toucherait le volant. Le cadavre devrait alors conduire lui-même – à moins que le conducteur ne soit un cadavre et le bolide son cercueil. La voiture est une métaphore sur roues : moyen de transport funèbre dont le seul contenu possible est le conducteur, elle rappelle l'image de cette résurrection de l'automobile comme moyen de sublimation de la vie que Marinetti, dans le *Manifeste du futurisme*, avait posée en exergue du culte automobile du **xx^e siècle** : « Nous nous approchâmes des trois machines renâclantes pour flatter leur poitrail. Je m'allongeai sur la mienne comme un cadavre dans sa bière, mais je ressuscitai soudain sous le volant – couperet de guillotine – qui menaçait mon estomac. »

Le cercueil est la porte d'entrée qui mène vers une vie plus intense – une image qui, en l'occurrence, ne se veut ni métaphysique ni théologique : ce n'est que dans la position du défunt que le conducteur commence une nouvelle vie sans compromis. En ce sens, c'est l'une des phrases les plus importantes du **xx^e siècle**. La Jaguar de François Curlet est son travesti, écho ironique, un appareil qui vient transpercer les icônes de sécurité du **xxi^e siècle** naissant, tel un projectile venu d'une ère lointaine et autrement plus aventureuse.

Dans la mesure où elle est dotée d'un moteur, la Jaguar de François Curlet pourrait sortir du musée pour sillonner les routes où dominant deux types de voitures : d'une part les gros carrosses qui ressemblent à des cercueils et portent à fleur de tôle la hantise de l'accident et de la mort ; d'autre part les petites citadines infantiles, dont les phares ronds, en rappelant les yeux d'un gamin hystérique, transforment la route en chambre d'enfant aux couleurs pastel. Le *corbillard de course** de François Curlet effare les deux : c'est un véhicule métaphorique qui défend la vie à tombeau ouvert contre l'hystérie de l'esthétique sécuritaire de son époque. Un corbillard où le mort n'a pas sa place ; et ainsi, avec un tonnerre ouragonovolcanique*, propulsé par ses quatre pots d'échappement suspendus, il accélère dans la plaine tel un grand éclat de rire raillant tous ceux qui, par peur de la mort, perdent la vie.

Traduit de l'allemand par Patrick Kremer

- 1 Christophe Studeny, *L'Invention de la vitesse* (Gallimard, Paris, 1995), p. 65 et suivantes.
 - 2 Christophe Studeny, *op. cit.* ; Anne-Henri Cabet Dampmartin, *Un Provincial à Paris pendant une partie de l'année 1789* (La Villette, Paris, c. 1789)
 - 3 « De jeunes fols » in Jean-Baptiste-Claude Delisle de Salles, *Lettre de Brutus sur les chars anciens et modernes* (Londres, 1771), p. 204.
 - 4 Christophe Studeny, *op. cit.*
- * NdT : en français dans le texte.
** NdT : jeu de mot qui repose sur la quasi-homonymie entre « horse » (cheval) et « hearse » (corbillard), « horse power » signifiant « cheval-vapeur ».

FRANÇOIS CURLET

Né en 1967. Vit et travaille à Piacé et Bruxelles. Parmi ses expositions personnelles récentes : « Maratoon's, mini-show by François Curlet » (Bruxelles, 2011) ; « Chanter l'enfer », Établissement d'En Face projects (Bruxelles, 2010) ; Le Plateau, FRAC Île-de-France (2007) et « François Curlet », Institut d'art contemporain (Villeurbanne, 2007). Expositions collectives récentes : « La Quinzaine Radieuse », Moulin de Blaireau (Piacé, 2012) ; « Chassé croisé », FRAC Languedoc-Roussillon (Montpellier, 2010) ; « Faux Jumeaux », SMAK (Gand, 2009) ; « Return to Function », Madison Museum of Contemporary Art (Wisconsin, 2009) et Des Moines Art Center (Des Moines, 2009) ; « N'importe quoi », MAC Lyon (2009). — « FUGU », exposition personnelle de François Curlet, du 27/02/13 au 20/05/13 au Palais de Tokyo.

NIKLAS MAAK

est un écrivain et critique d'art en chef au *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. Il a récemment publié l'essai *Le Corbusier. The Architect on the Beach* (Hirmer Publishers) et le roman *Fahrtenbuch* (Carl Hanser Verlag).

death is inscribed in the sheet metal, and the infantile small cars which with their hysterical saucer-eye headlights turn the road into a pastel-colored children's room. Both are scared by Curlet's *corbillard de course*: It is a metaphorical vehicle that defends the high-speed life against the hysterical safety aesthetics of its time. A transporter of corpses that does not have room for a corpse—and so, avec un tonnerre ouragonovolcanique [with a thunderous hurricane-volcano-like roar] from its four free-floating exhaust pipes, it accelerates into the plain like a big guffaw at all those who lose their lives through fear of dying.

Translated from German by Judith Hayward

- 1 Christophe Studeny, *L'Invention de la vitesse* (Paris: Gallimard, 1995), 65 and followings.
 - 2 Christophe Studeny, *op. cit.* ; Anne-Henri Cabet Dampmartin, *Un Provincial à Paris pendant une partie de l'année 1789* (Paris: Éd. La Villette, ca 1789).
 - 3 "De jeunes fols" in Jean-Baptiste-Claude Delisle de Salles, *Lettre de Brutus sur les chars anciens et modernes* (London, 1771), 204.
 - 4 Christophe Studeny, *op. cit.*
- * Translator's note: In English in the text

FRANÇOIS CURLET

Born in 1967. Lives and works in Piacé and Bruxelles. Among his recent solo exhibitions: "Maratoon's, mini-show by François Curlet" (Bruxelles, 2011); "Chanter l'enfer," Établissement d'En Face projects (Bruxelles, 2010); Le Plateau, FRAC Île-de-France (2007); "François Curlet," Institut d'art contemporain (Villeurbanne, 2007). Recent group shows: "La Quinzaine Radieuse," Moulin de Blaireau (Piacé, 2012); "Chassé croisé," FRAC Languedoc-Roussillon (Montpellier, 2010); "Faux Jumeaux," SMAK (Ghent, 2009); "Return to Function," Madison Museum of Contemporary Art (Wisconsin, 2009) et Des Moines Art Center (Des Moines, 2009); "N'importe quoi," MAC Lyon (2009). — "FUGU," solo exhibition by François Curlet, from 27/02/13 to 20/05/13 at the Palais de Tokyo.

NIKLAS MAAK

is a writer and chief art critic at the *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. He recently published the essay *Le Corbusier. The Architect on the Beach* (Hirmer Publishers) and the novel *Fahrtenbuch* (Carl Hanser Verlag).

Jonathan Livingston a été sélectionné par la Commission mécénat de la Fondation Nationale des Arts Graphiques et Plastiques qui lui a apporté son soutien, et avec le soutien des Galeries Lafayette. / Jonathan Livingston was selected and supported by the sponsorship committee of the Fondation Nationale des Arts Graphiques et Plastiques, and with the support of Galeries Lafayette. Speed Limit a été sélectionné par la Commission mécénat de la Fondation Nationale des Arts Graphiques et Plastiques qui lui a apporté son soutien. / Speed Limit was selected and supported by the sponsorship committee of the Fondation Nationale des Arts Graphiques et Plastiques.



FIG. 1
FRANÇOIS CURLET

BOULEVARD
[2004]
CIMENT, PLASTIQUE,
PALETTES / CEMENT,
PLASTIC, PALLET
80 × 60 × 16 CM
Courtesy Air de Paris (Paris)
& Galerie Micheline Sz wajcer
(Anvers / Antwerp)
Photo : DR



FIG. 2
FRANÇOIS CURLET

RORSCHACH SALOON
[1999]
CHÈNE, FORMICA,
MÉTAL, VERRE, ALCOOL,
PAPIER CARTON /
OAK, FORMICA, METAL,
GLASS, ALCOHOL,
PAPERBOARD-
DIMENSIONS
VARIABLES /
DIMENSIONS VARIABLE
Collection FNAC (Paris)
Courtesy de l'artiste / of the artist
& Galerie Micheline Sz wajcer
(Anvers / Antwerp). Photo: B. Adilon



FIG. 3
FRANÇOIS CURLET

CHARLIE'S FLAG
[2005]
LAINE, BAMBOU /
WOOL, BAMBOO
150 × 100 CM
Courtesy Air de Paris (Paris)
Photo : Marc Damage



FIG. 4
FRANÇOIS CURLET

CASUAL WEEK
[2004]
5 CHEMISES EN COTON,
MÉTAL / 5 COTTON
SHIRTS, METAL
100 × 80 × 40 CM
Courtesy de l'artiste / of the artist
Galerie Micheline Sz wajcer
(Anvers / Antwerp)
& Air de Paris (Paris)
Photo: DR



FIG. 5
FRANÇOIS CURLET

NORTH PARK # 3
[2000]
SHOPPING BAG
HERMÈS, BOUSSOLE /
HERMÈS SHOPPING
BAG, COMPASS
43 × 43 × 17,5 CM
Courtesy Air de Paris (Paris)
Photo : DR

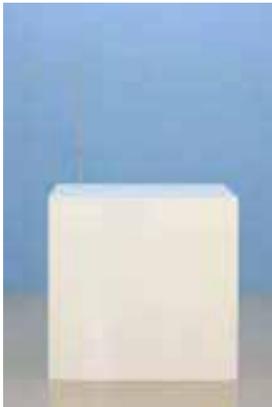


FIG. 6
FRANÇOIS CURLET

**AMERICAN DINO:
ŒUF DE VOITURE**
[2003]
ALUMINIUM,
REVÊTEMENT
COMPOSIT DIBOND,
BATTERIE
MINI-AUTOMATE,
ANTENNE VOITURE /
ALUMINUM
COMPOSITE PANEL,
BATTERY,
CONTROLLER,
CAR AERIAL
Courtesy Air de Paris (Paris)
Photo : Blaise Adilon



FIG. 7
FRANÇOIS CURLET

DJELLABA NIKE
[1998]
TISSUS DIVERS,
SÉRIGRAPHIE,
MANNEQUIN /
VARIOUS FABRICS,
SCREENPRINT,
MANNEQUIN
Courtesy Air de Paris (Paris)
& Galerie Micheline Sz wajcer
(Anvers / Antwerp)
Photo : DR



FIG. 8
FRANÇOIS CURLET

SECRET PUBLIC #2
[1997]
POCHOIR MÉTALLIQUE
APPLICABLE
SUR DIFFÉRENTS
SUPPORTS /
METAL STENCIL
TO BE USED ON
DIFFERENT MEDIUM
Courtesy Air de Paris (Paris)
Photo: DR