XJ-S : NUMÉROS DE DEBUT DE SÉRIE
par grands types de modèles (et périodes de fabrication)

Moteur	12 cylindres en V												6 en ligne					
Modèle	XJ-S		XJ-S (HE)		XJS V12		XJS V12 6.0		XJR-S 5.3		XJR-S 6.0		XJ-S 3.6		XJS 4.0 (AJ6)		XJS 4.0 (AJ16)	
Coupé	1-1A	9/75-07/81	2	07/81-05/91	9	05/91-05/93	13	05/93-12/95	7	08/88-08/89	8	08/89-05/93	3-3A	10/83-05/91	11	05/91-05/94	15-15A	06/94-06/96
Targa	-		5	07/85-02/88	-		-		-		-		4	10/83-09/87				
Cabriolet	-		6	03/88-05/91	10	05/91-05/93	14	05/93-06/95	-			fin 92 (USA)	-		12-12A	05/92-05/94	16-16A	06/94-06/96

Les dates de début (et fin) de fabrication ci-dessus, incluent :

- la première série des XJR-S 5.3 litres, de 1988-1989 (n°7) , qui sauf avis contraire, n'ont pas été importées en France,
- la série Célébration qui a clos la production en 1995-1996 (n° 15A et 16A), mais pas les versions "Le Mans" de 1990 qui ne se différenciaient que par un nombre limité de caractéristiques des coupés V 12 de l'époque.

Dans divers articles se référant aux archives de l'usine Jaguar, les dates en particulier de début de fabrication ne souffrent pas de contestation. Toutefois, certains modèles n'ont en pratique été disponibles en France que de longs mois après le début officiel de fabrication, par exemple pour le coupé V 12 HE (n° 2), et en 3,6 litres, pour les Coupé et Targa (n°3 et 4).

	Modèle	Début des numéros de série
1	Coupé V 12 "pré-HE"	2W 50.001 (volant à gauche) 2W 1.001 (à droite)
1A	Coupé V 12 "pré-HE" (à partir de Mai 1978)	100.001 (volant à gauche ou à droite)
2	Coupé V 12 HE	105.048
3	Coupé 3.6	112.586
3A	Coupé 3.6 Pack Sport (à partir Sept. 1987)	139.052
4	Targa 3.6	108.026
5	Targa V 12	111.121
6	Cabriolet V 12	147.269
7	Coupé XJR-S 5.3	?
8	Coupé XJR-S 6.0	?
9	Coupé V 12 5.3 (restylé)	environ 179.000 (à préciser)

	Modèle	Début des numéros de série
10	Cabriolet V 12 5.3 (restylé)	179.737
11	Coupé 4.0 AJ6	environ 179.000 (à préciser)
12	Cabriolet 4.0 AJ6	184.574
12A	Cabriolet 4.0 2 + 2 (à partir Mai 1993)	188.105
13	Coupé V 12 6.0	environ 189.000 (à préciser)
14	Cabriolet V 12 6.0	environ 190.000 (à préciser)
15	Coupé 4.0 AJ16	?
16	Cabriolet 4.0 AJ16	?
15A et 16A	"Célébration" : Coupé et Cabriolet 4.0 (à partir Mai 1995)	221.855

Toutes les informations pour compléter le tableau ci-dessus seront bien entendu les bienvenues, telles que :

- pour les versions à carrosserie restylée à partir de mai 1991, premiers n° de série particuliers au Coupé V 12 5.3 (n°9) et au Coupé 4.0 (n°11)
- n° de début de série pour le coupé XJR-S 6.0 (n°8)
- pour les versions V 12 6.0 (non XJR-S), premiers n° de série particuliers au Coupé (n° 13) et au Cabriolet (n°14)
- pour les versions à moteur 4.0 AJ16, premiers n° de série particuliers au Coupé (n°15) et au Cabriolet (n°16)

UNE PRECISION

Au milieu de la production du Coupé V 12 "pré- HE", (pour le modèle 1A du tableau ci-dessus), à partir de mai 1978 et du n° de série 100.001, les n° de série pour les divers modèles indiqués ci-dessus se suivent SANS DISCONTINUITE, jusqu'au printemps 1995, et la fin de la production des modèles n° 15 et 16, avec pour ceux-ci, un n° de série proche de 199.000 (à préciser si possible pour les lecteurs qui ont l'info.)

A partir de mai 1995, les n° de série des versions Célébration ont débuté avec le n° 221.855.

Début 1996, pour l'un des derniers XJ-S vendus neufs en France, le n° de série le plus élevé actuellement connu est celui d'un Coupé Célébration 4.0 portant le n° 225.673. RECORD A BATTRE, pour qui dispose de l'info...

Par ailleurs, sur le marché USA, un cabriolet du même type est connu pour avoir eu le n° de série 226.567, sans que l'on sache toutefois si l'on était alors proche de la fin de série...

N° DE FIN DE SERIE

Pour les modèles du tableau ci-dessus : même dans la littérature anglaise, ces info. ne sont précisées que pour un tout petit nombre de modèles, et donc rarement connues avec précision pour beaucoup d'entre eux, un point sur lequel tout détail sera apprécié.

Toutefois, la connaissance du n° de série d'un modèle en fin de fabrication n'est pas toujours indispensable pour le distinguer du nouveau modèle qui va le remplacer, cette distinction entre modèles pouvant s'opérer par l'observation de modifications plus ou moins radicales de caractéristiques "extérieures" (jantes, tailles des pneus, types de pare-chocs, remodelage de la carrosserie au 2° semestre 1991, etc...), ou internes au compartiment moteur ou à l'habitacle et à ses divers aménagements et équipements successifs...