Vyšší střední třída

Globální konstrukční a obchodní filozofie společnosti Nissan, vycházející jak z použití špičkových technologií, tak z perfektní znalosti jednotlivých oblastí trhu, nachází vyjádření také v automobilech Maxima QX. Díky svému designu i užitným vlastnostem slaví úspěch jak v USA a Japonsku, tak i u evropských zákazníků. S vnějšími rozměry (celková délka 4770 mm), použitými motory i rozsahem výbavy stojí na samém vrcholu nabídky automobilů vyšší střední třídy.

Střízlivý design karoserie napovídá, že při vývoji Maximy byly respektovány kromě požadavků elegance a výkonnosti také bezpečnost a pohodlí cestujících. Interiér představuje zdařilý kompromis využití obestavěného prostoru, pohodlí a vybavení. Sedadla, navržená podle všech zásad ergonomie i bezpečnosti, poskytují kromě pohodlí také dostatečnou oporu tělu cestujícího a omezují jeho únavu na minimum. Kromě objemného zavazadlového prostoru (0,44 m3) nabízí Maxima QX také množství odkládacích míst v interiéru. Celohliníkový vidlicový šestiválcový motor je pro evropskou verzi Maximy QX dodáván v provedeních se zdvihovým objemem 2,0 nebo 3,0 litru. Tyto motory disponují výkony 103 či 142 kW . Moderní konstrukce motoru je podtržena použitím čtyřventilové techniky i využitím počítačových metod při jeho návrhu, jež umožnily snížení hmotnosti bloku na polovinu. Vysokou účinnost zajišťuje kromě elektronické řídicí jednotky, přímého zapalování a variabilního sání také dvoucestná chladicí soustava se samostatnými okruhy pro blok motoru a hlavy válců. Převodné ústrojí Maximy QX tvoří alternativně ručně řazená pětistupňová nebo elektronicky řízená čtyřstupňová samočinná převodovka. Odstupňování převodovek je u obou motorů shodné, liší se jen stálý převod náprav. V konstrukci podvozku Maximy QX hrálo prim především zajištění dostatku pohodlí při dlouhých jízdách, dále snadná ovladatelnost a bezpečné jízdní vlastnosti. Zejména zadní náprava, nazvaná konstruktéry Nissanu Multi-Link Beam, je jakousi esencí dosud používaných principů, se zdůrazněním jejich předností a potlačení nectností. Vychází z konstrukce nápravy s torzně poddajnou příčkou, jež je ke karoserii kromě dvojice podélných ramen uchycena Scott-Russellovým pákovým mechanismem, jenž zajišťuje nejenom minimální stranový posuv nápravy při propružení, ale také zanedbatelné naklánění karoserie při průjezdu zatáčkou. Velká pozornost je věnována bezpečnosti. Základem je karoserie s deformačními zónami a zesílenými boky, doplněná napínači bezpečnostních pásů a nafukovacími bezpečnostními vaky pro místo řidiče a spolujezdce na předním sedadle. Modely roku 1998 jsou již standardně vybaveny i bočními airbagy.