底盘更低、更运动，并可选装后桥转向系统

开发新车型时，工程师们不仅会考虑动力和纵向加速度，还会考虑提高入弯速度和最大驾驶精度。在Carrera S的基础上，工程师加宽了GTS车型的轮距，在开发GTS车型时，这使得底盘得更具运动性。即便是后轮驱动车型，其后轮距也长达1,544 mm。轮距加宽的好处在于侧倾趋势更小，过弯稳定性更出色。

标配的保时捷主动悬挂管理系统（PASM）提高了911 GTS Cabriolet车型与911 GTS Targa车型的抓地力和转向精度。各911 GTS车型专属的PASM运动型底盘可将车身进一步降低10 mm。GTS车型转向特性、转向精度和灵活性的进一步改善还得益于其它标配系统。配备PDK变速箱的GTS车型标配了保时捷扭矩引导系统升级版（PTV Plus）和电控后差速锁。该系统能在车辆过弯时对内侧后轮进行有针对性的制动干预，并能在车辆快速加速驶出急弯时提高牵引力。作为选装配置提供的主动PDCC防侧倾稳定系统经改进，可与GTS车型的强劲动力完美匹配。

GTS底盘具有高稳定性和精确的转向反馈。GTS车型还配备了比911 Turbo大16%的制动片，以及直径增加10 mm的前制动盘（350 x 34 mm）。制动盘通过螺栓固定在一个全新的铝制制动盘室上，从而减轻了非簧载重量，并且改善了驾驶动态性。

制动器具有优化的制动通风功能和涂红色漆的制动卡钳，减速性能出众，即使在赛道驾驶的高热负荷下也不例外。GTS车型标配带中央锁止装置的黑色20英寸车轮。前/后轮分别为9英寸和12英寸，均比911 Carrera S增加了1英寸，从而增大了轮胎接触面积，提高了抓地力。

后桥转向首次作为所有GTS车型的选装配置提供。在车速不超过约50 km/h时，该系统使后轮沿与前轮相反的方向转向，从而有效缩短轴距。这能够减小转弯直径，大幅改善车辆过弯时的转向特性，并且令挪车操作更加轻松。

在车速超过80 km/h时，系统使后轮沿与前轮相同的方向转动。这能够有效增加轴距，提高车辆的稳定性，比如在高速路上快速变道时。前桥转向传动比的直接性也增加了10%。

对于驾驶动态性能的提升，保时捷主动悬挂管理系统（PASM）与Sport Chrono组件中动态发动机支承的组合功不可没。电控系统能够最大程度地降低动力传动系统的振动，并减少因整个动力传动系统的重量带来的运动，从而避免这样的运动对驾驶动态性产生不利影响。因此，这一系统兼具硬发动机支承与软发动机支承的双重优点：负载变化下与急转弯时的操控性更加稳定，而且在崎岖道路上的驾驶舒适性丝毫不受影响。总而言之，所有GTS车型都完美融合了发动机的强劲动力与跑车应有的精准操控性。

在车辆行驶过程中，保时捷稳定管理系统（PSM）实时监控行驶方向、车速、摇摆速度和横向加速度，并在车辆达到其驾驶动态极限时自动控制车辆的稳定性。当车辆在各种不同的路面加速时，该系统能够提高牵引力。“PSM Sport”（PSM运动）模式是标配Sport Chrono组件的一个新模式。偏好激烈驾驶的用户可以通过该模式进一步挑战911的极限，例如在赛道上或冬季训练时。相比“PSM On”（PSM开启）模式，该模式能够允许更大的车辆摇摆运动和更大程度的驱动轮滑转。