В 1987 г. началось производство грузовиков "Скания" третьего поколения полной массой 17~32 т (в составе автопоезда - 36-44 т и более). Взяв курс на тяжелые грузовые автомобили, фирма отказалась от применения 8-литрового двигателя, оставив в программе три базовых мотора рабочим объемом 9,11 и 14 л с турбонаддувом. Рядные 6-цилиндровые модели "059"и "DS11" выпускались также в исполнениях "DSC9" и "DSC11" с промежуточным охлаждением, что обеспечило гамму силовых агрегатов мощностью 210" 363 л.с. В 1988 г. на двигателе "DSC14 Интеркулер" V8 фирма "Скания" первой в Европе внедрила электронное управление системой впрыска топлива EDC (Electronic Diesel Control). В таком исполнении мотор сначала развивал 420-460 л.с, а в 1991 г. достиг 500 л.с. В 1990 г. появился так называемый турбокомпаундный дизель "DTC11", в котором утилизировалось до 20% энергии отработавших газов, выходящих из турбонагнетателя. Для этого в выхлопном тракте установили вторую турбину, от которой вращение через гидромуфту и 2-сгупенчатый редуктор передавалась на маховик двигателя. Это позволило повысить КПД мотора до 46% и снизить расход топлива. С этого поколения фирма начала использовать коробки передач семи вариантов: простые механические с числом передач 5, 8,10 и 12, автоматическая 5-ступенча-тая, механическая 9-ступенчатая с гидротрансформатором, а также синхронизированная 10-сту-пенчатая с программируемой системой переключения передач, позволявшая передавать крутящий момент свыше 2000 Н-м. гкеланию покупатель мог заказать 2-ступенчатые главные передачи, колесные планетарные редукторы, малолистовые параболические рессоры, передние дисковые тормоза, АБС, пневматическую подвеску с регулированием уровня рамы в пределах 230 мм. Автомобили предлагались с колесными формулами от 4x2 до 8x4 и несколькими типами управляемых и ведущих мостов.

К этому времени фирма внедрила модульный метод массового производства безопасных кабин и создала варианты разной длины и высоты, включая модели с пневматической подвеской, одним или двумя спальными местами. Набор кабин над двигателем состоял из 8 вариантов плюс два капотных исполнения. В 1991 г., к 100-летию фирмы, было приурочено создание обтекаемой кабины "Стримлайн" (Streamline), преобразившей облик грузовиков "Скания" и позволившей снизить коэффициент аэродинамического сопротивления Сх на 12-15%, доведя его до предельно малого

 В результате расход топлива снизился на 4~5%. В целом фирма могла предложить покупателю выбор из 800 вариантов машин. Недаром автомобиль "Скания" третьего поколения впервые в истории фирмы получил титул "Грузовик 1989 года". Огромные усилия по совершенствованию своей продукции выдвинули компанию "Скания" в мировые лидеры по техническому уровню, качеству и безопасности грузовых автомобилей. Повышенный спрос на них привел к резкому росту производства: только в период с 1993 по 1995 г. он увеличился с 23 до 42 тыс. автомобилей. В немалой степени этому способствовал пуск в 1992 г. нового сборочного завода в Анжере (Франция). В1995 г. концерн "СААБ-Скания" распался, и фирма "Скания" превратилась в самостоятельное акционерное предприятие.

 С 1996 г. начался выпуск грузовиков четвертого поколения. К реализации проекта, заложенного еще в 1988 г., была привлечена итальянская кузовная студия "Бертоне" (Bertone), разработавшая принципиально новый дизайн кабин.