С первых лет существования фирма "Скания" завоевала авторитет высокой прочностью и качеством продукции, но в те времена не располагала достаточными финансовыми средствами. Поэтому в октябре 1910 г. ее руководство начало переговоры о слиянии со своим главным конкурентом - компанией "Вагнфабрикен", сокращенно ВАБИС (VABIS). В марте следующего года предприятия объединили свои усилия, в результате чего появилась фирма "Скания-Вабис" (Scania-Vabis). Она создала все технические и производственные предпосылки для лидирующего положения современной компании "Скания". Лишь через 50 с лишним лет на автомобильном рынке вновь появилось прежнее название фирмы - "Скания". Это произошло в результате подписания 19 декабря 1968 г. соглашения об объединении компании "Скания-Вабис" со шведской авиационной и автомобильной корпорацией СААБ (SAAB). В начале 1969 г. в Швеции появилась новая промышленная группа "СААБ-Скания", и все грузовые автомобили, выпускавшиеся ранее как "Скания-Вабис", получили торговую марку "Скания".

Вскоре после этого на фирме "Скания" была разработана программа перспективного развития. Еще в феврале 1968 г. "Скания-Вабис" начала производство семейства грузовиков, получившего затем название "Нулевого поколения" фирмы "Скания". Его основой послужили модели, разработанные в 1962-64 гг. Новая гамма включала серии "L50", "L/LB80", "L/LB85" и "L/LB110" в многочисленных 2- и 3-осных исполнениях полной массой 12,5~22,5 т с капотной компоновкой ("L") и кабиной над двигателем ("LB"). В новой индексации моделей первые одна или две цифры со ответствовали округленному рабочему объему применявшихся дизельных двигателей "D5", "D8" и "D11" (соответственно 5, 8 и 11 л) мощностью 95, 155 и 190 л.с. На усиленных вариантах "Супер" (Super), рассчитанных на более высокие нагрузки, обычно применялись те же моторы с турбонадцувом мощностью соответственно 120, 190 и 260-270 л.с. Уже в начале 1969 г. был освоен выпуск первого дизеля "Скания" V8 - модели "DS14" рабочим объемом 14 л с турбонадцувом. В разных вариантах он развивал от 335 до 385 л.с. и на тот момент был самым мощным в Европе. Фирма "Скания-Вабис" работала над системой турбонаддува еще с 50-х гг., но внедрила ее значительно позже. Только в начале 1969 г. появился первый двигатель с турбонадцувом, предназначенный для новой бескапотной гаммы "140" полной массой до 24,5 т, а его производство началось в 1972 г.

Эта серия состояла из 2-осных бортовых моделей "LB140" (4x2) и 3-осных "LBS140" (6x2) и "LBT140" (6x4) полной массой 17,0-26,5 т. На этой серии кабина над двигателем, получившая хорошо знакомые до сих пор очертания, впервые была сделана откидывающейся при помощи гидравлического механизма и снабжалась усиленной звукоизоляцией (уровень внутреннего шума не превышал 75 дБ). Первой в истории фирмы она прошла испытания на прочность при лабораторной имитации различных аварий. Все автомобили по-пучили механическую 10-сту-г.енчатую синхронизированную коробку передач, а серия "LB80" по заказу оснащалась автоматической коробкой. Гамма 1972 г. включала также новые модели "L140" (4x2) и "LS140" (6x2) с характерным прямоугольным капотом, почти не изменившимся за многие годы. Они служили для перевозки особо тяжелых грузов, буксировки прицепов и работы на строительстве. В 1975 г. эту серию пополнили варианты "L145" (4x2) и "LT145" (6x4) с передними и задними мостами, допускавшими повышенную нагрузку. В том же году появилась наиболее известная в то время серия, которую впоследствии стали называть "Первым поколением". Как и ранее, большинство машин предлагалось в капотном и бес-капотном 2- и 3-осном исполнениях.